بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة اليرموك
كلية الآداب

حـــوادث السيـــر في المجتمـــع الأردنـــي

دراســـة سوسيـــولـــوجيـــة

Traffic Accidents in Jordanian Society, Sociological Study

إعداد الطالبة:

رحاب أحمد محمد بني سعيد

إشراف الأستاذ الدكتور:

فهمي الغزوي

مقدمة استكمالاً للحصول على درجة الماجستير في علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية

الفصل الدراسي الثاني

٢٠٠٧/٢٠٠٨

حـــوادث السيـــر في المجتمـــع الأردنـــي

دراســـة سوسيـــولـــوجيـــة

إعـــداد:

رحاب أحمد محمد بني سعيد

بكالوريوس علم اجتماع، جامعة مؤتة ٢٠٠٠م

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في جامعة اليرموك تخصص علم الاجتماع، اربد، الأردن.

لجنة المناقشة

الأستاذ الدكتور فهمي سليم الغزوي .... مشرفاً ورئيساً

أستاذ في علم الاجتماع، جامعة اليرموك

الدكتور منير عبد الله كرادشة .... عضواً

أستاذ مشارك في علم الاجتماع، جامعة اليرموك

الدكتور محمد عبد الكريم الحوراني........................ عضواً

أستاذ مساعد في علم الاجتماع، جامعة اليرموك

الدكتور خالد موسى العودات........................ عضواً

أستاذ مشارك في الاحصاء، جامعة اليرموك

١٤٢٩هـ - ٢٠٠٨م

فهرس المحتويات

فهرس الجداول

فهرس الملاحق

الإهـــداء

إلى صاحب الخبرة التي ستبقى ولن تزول .... إلى صاحب الحكمة والمشورة التي ستبقى تجول.... إلى أستاذي الفاضل... الاستاذ الدكتور فهمي الغزوي

إلى من أحبني وأحببته ... ورعاني وصبرني ..... وأعطاني كل ما لديه ... زوجي بدران بني سعيد وفلذة كبدي بناتي(رهف ورؤى وزينب وفاطمة) حفظهن الله ورعاهّن

إلى حماتي أم راكان أطال الله في عمرها وعائلة زوجي مصدر حبي واعتزازي وأخصّ بالذكر أم رعد وزهرات الحقول(إسراء وتمييز ونسرين)

إلى من أوصلوني إلى درب المعرفة .... وأضاءوا لي دروب الحياة بعطفهم وحنانهم والدي ووالدتي حفظهما الله ورعاهم وأخواني وأخواتي وعائلاتهم وأخص بالذكر إيناس أحمد مصدر حبي واعتزازي

إلى من منحني وقته ..... وصبرني بكلماته .. ودعمني بمشورته دكتوري محمد الحوراني

إلى قسم علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية بما يختضن من أساتذه أفاضل ... وزملاء وزميلات

إلى كل من أحبّ

أهدي هذا الجهد العلمي المتواضع

رحاب بني سعيد

أم رهف

الشكر والتقدير

يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان لمشرفي الجليل الأستاذ الدكتور فهمي الغزوي، الذي تكرم مشكوراً بالإشراف على هذه الرسالة، وكل التقدير له على جهوده المتواصلة وسعة الصدر وعلى ما كرّس من وقت وجهد في متابعة هذه الرسالة، فله مني كل الشكر والتقدير والاحترام ما حييت...

كما أتوجه بالشكر لأعضاء لجنة المناقشة الكرام على تكرمهم بالمشاركة في التقييم للاستفادة من آرائهم وملاحظاتهم التي ستدعم القيمة العلمية لهذا العمل المتواضع....

كما أتوجه بالشكر إلى كل من ساعدني ودعمني خلال فترة الدراسة، والشكر الخالص لكل من (مديرية الأمن العام ـ إدارة السير ـ والمعهد المروري الأردني والجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق) فقد قدّموا لي كل المعلومات والمساعدات والتي كنت بحاجةٍ إليها بكل سهولة ويسر واحترام وتقدير وسيبقون في نظري سنداً وذخراً لهذا الوطن بإحترامهم وتقديرهم ولن أنسى فضلهم ودعمهم لرسالتي ما حييت...

وأشكر كل من ساعدني وساهم في إنجاز هذا الجهد العلمي المتواضع ولن أنسى هنا مجموعة السائقين مرتكبي الحوادث فلولا تعاونهم لما اكتمل مثل هذا العمل واتقدم دائماً إليهم بنداء المحبة على توخي الحيطة والحذر وعدم السرعة لخلق الأمن والاستقرار بضميرهم الحيّ وانتمائهم الوطني...

الملخص

بني سعيد، رحاب أحمد. حوادث السير في المجتمع الأردني، دراسة سوسيولوجية. رسالة ماجستير بجامعة اليرموك، ٢٠٠٨. (المشرف: أ.د. فهمي الغزوي).

هدفت هذه الدراسة الى تناول حوادث السير في المجتمع الأردني من منظور سوسيولوجي حيث أن القيادة سلوك يتأثر بالجوانب المعرفية لدى الإنسان وأن هذه الجوانب المعرفية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية) لها علاقة بارتكاب السائق للحادث المروري أو تجنبة وذلك بناءاً على ما جاءت به نظرية بارسونز في الفعل الاجتماعي، والتي يعتبر فيها الفعل الاجتماعي سلوك ينطوي على توجيه قيمي وتحدد نمطه المعايير الثقافية أو السنن الإجتماعية وعلى ذلك يكون المجتمع نظام اخلاقي في جوهره بمعنى أنه مرتكز على معايير ذات جزاء أخلاقي ويكون ذلك بالإجابة على عدة تساؤلات مطروحة:

السؤال الأول: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية الإدراكية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

السؤال الثاني: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية التقويمية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

السؤال الثالث: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية الانفعالية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

السؤال الرابع: هل هنالك علاقة بين المتغيرات الديمغرافية والتوجيهات القيمية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟!

وللإجابة على هذه التساؤلات عمدت الدراسة إلى استخدام استبانة مكونة من (٦١) فقرة موزعة على محاور الدراسة، أما مجتمع الدراسة فقد تكوّن من المجتمع الأردني بأقاليمه الثلاث اقليم الشمال واقليم الوسط واقليم الجنوب متضمناً مجموعة السائقين الذين ارتكبوا الحوادث

المرورية في النصف الأول من عام ٢٠٠٨، وأما عينة الدراسة فقد تألفت من (٣٠٠) سائق ارتكب حادثاً مرورياً في النصف الأول من عام ٢٠٠٨ منهم (٢٦٣) ذكور و(٣٧) إناث.

وخلصت الدراسة إلى أنه من أهم الأسباب المؤدية لارتكاب السائقين لمثل هذه الحوادث المرورية هي: عدم الالتزام بالسرعة المقررة بإمتلاكهم الخبرةالطويلة والمهارة القيادية والجهل بأولويات المرور والتفاخر وحب الظهور وذلك أنّ ممارسة القيادة في كافة الظروف والمواقف سلوك تعكس شخصية قائد المركبة، فالسائق قادر على قيادة مركبتة وهو في حالة انفعال او قلق أو مرض أو عصبية مما ينتج عن ذلك وقوع حادث مروري دون تدبير مسبق.

أما فيما يتعلق بالإجراءات والأساليب للتقليل من حوادث السير في المجتمع الأردني، لأبدّ من الالتزام بالقوانين والأنظمة ومحاولة معرفة معاني الشواخص المرورية والالتزام بالسرعة المقررة والتعاون بين أفراد المجتمع (سائقين ومشاة) للحدّ من هذه المأساة الإنسانية.

الفصـــل الأول

مدخـل إلــى الدراســة

المقدمة

تشكل حوادث السير مأساة انسانية تعاني منها المجتمعات بشكل عام والمجتمع الأردني بشكل خاص وذلك في الآونة الأخيرة بعدما تفاقمت أعداد السيارات، وشُقت الطرق، وأصبحت ظاهرة مثيرة للقلق والاضطراب، نتيجة للآثار والأضرار التي تنتج عنها والتي تصيب الفرد والأسرة والمجتمع ككل، وتحمل الوطن خسائر بشرية حيث أنه وقع في عام (٢٠٠٦) (٩٨٠٥٥)حادثاً بنسبة (١٨,٠%) نتج عنها (٨٩٩) وفيات بنسبة (١٣,٨%)وجرحى عدد (١٨٩١)مصاباً بنسبة (٢,٥%) وخسائر مادية تثقل كاهل الاقتصاد الوطني وذلك بسبب تعطيل نسبة من اليد العاملة وأدوات الإنتاج "السيارات" ونفقات العلاج المداوة، و في تقدير كلفة الأضرار المادية التي خلفتها الحوادث لعام (٢٠٠٦) حيث قدرت بحوالي (٢٥٨) مليون دينار وهذا الأمر يؤدي بذلك إلى استنزاف ثروات الوطن (مديرية الأمن العام، المعهد المروري الأردني ، ٢٠٠٦).

حيث أنه بلغت الوفيات لكل(١٠,٠٠٠) مركبة (١١,٩) وفاة، وبلغ عدد الجرحى (٢٣٨,٥) جريح لكل (١٠,٠٠٠) مركبة نتيجة الحوادث المرورية، وكانت أعلى نسبة من الوفيات تقع ضمن الفئة العمرية (٥-٧) سنة بنسبة (٨,٨%)، وكانت أعلى نسبة من الجرحى تقع ضمن الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة و(٧٦,٨%) من المصابين في الحوادث المرورية لكل من الذكور (مديرية الأمن العام ، ٢٠٠٦).

وبناءاً على ما سبق فقد تناولت هذه الدراسة الحوداث من منظور سوسيولوجي؛ للتعرف من خلالها على أهمية المكونات القيمية لثقافة السائق، وكيف تعكس هـذه المكونـات القيميـة شخصيته القيادية.

مشكلة الدراسة:

وجاءت هذه الدراسة لتتناول الجانب السوسيولوجي لحوادث السير، حيث إنّ لكل فرد شخصيته المناطة به، يعكسها من خلال أفعاله وتصرفاته وذلك أن القيادة سلوك فعلي للإنسان، وأن جهود الأفراد وقدراتهم على مواجهة الظروف ليست متساوية بالنظر إلى اختلاف الظروف التي يعيشها هؤلاء الأفراد، فهي ليست واحدة ولا محايدة، معتمدة على وجود توجهات معيارية واحدة ترتبط بالأفراد والظروف والغايات، وبالتالي فالأفعال والتصرفات التي تصدر عن الإنسان لا تحدث بصيغة منفردة أو منفصلة؛ لذا ينظر إلى الفعل المرتبط بالقيادة على أنه سلوك منظم، وأن أي فعل لابد أن يتضمن علاقات، وهذه العلاقات لا يكشف عنها إلا من خلال التوجيهات القيمية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية) لدى الإنسان، ولا يمكن معرفة هذه التوجيهات القيمية وأثرها في القيادة إلاّ من خلال أنساق معينة، حددها بارسونز بالنسق الاجتماعي والثقافي ونسق الشخصية وهي مترابطة معاً كوحدة لا تقبل الانفصال وبالتالي فالقيادة بمسؤولية الإنسان وأدواره تجعل من شخصيته والظروف التي يعيشها سبباً لزيادة وقوع حوادث السير أو نقصانها لأن القيادة سلوك مرتكز على الفاعل، والظروف التي يعيشها والقوانين التي تضبطه في إطار الجماعات التي يعيش معها، فهو لديه المقدرة على الاستجابة حسب ظروف ومعايير الفعل، وعلى هذا الأساس تكون منظمة حسب مقتضيات الوجود الاجتماعي؛ لذا جاءت هذه الدراسة للإجابة عن التساؤلات التالية:

١. هل هناك علاقة بين (التوجيهات القيمية الإدراكية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟
٢. هل هناك علاقة بين (التوجيهات القيمية التقويمية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

٣. هل هناك علاقة بين (التوجيهات القيمية الانفعالية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

٤. هل هناك علاقة بين المتغيرات الديمغرافية والتوجيهات القيمية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

أهمية الدراسة:

وتتبلور من خلال كونها تسلط الضوء على عدة نقاط:

١. أنها الدراسة الأولى التي تعطي هذا الموضوع أهمية من هذا المنظور (الجانب السوسيولوجي) لحوادث السير.

٢. تمثل هذه الدراسة إحدى الدراسات التي تعكس القيادة لدى السائقين وذلك بربطها بالتوجيهات القيمية(الادراكية والتقويمية والانفعالية).

٣. أنها بتركيزها على المنظور السوسيولوجي فهي تفتح المجال أمام الدارسين لهذه الدراسة بالتعرف على المكونات القيمية لثقافة السائق وتأثيرها على قيادته لمركبته.

٤. **أهداف الدراسة:**

تهدف هذه الدراسة إلى:

١.الكشف عن الجانب السوسيولوجي لحوادث السير في المجتمع الأردني.

٢. التركيز على المكونات القيمية لثقافة السائق والتي تزيد بواسطتها حوادث السير او تنقص.

٣. إعطاء تفسير لحوادث السير بربط القيادة بالتوجيهات القيمية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية) لدى السائق والتي تعكس شخصيته القيادية.

مفاهيم الدراسة:

وردت في هذه الدراسة مجموعة من المفاهيم والمصطلحات، والتي لابد من طرحها أو بيان فحواها بصورة تخدم توجهات الدراسة وأهدافها فقد تم تناولها على مستويين: الأول نظري لأهميتها والثاني إجرائي.

المفاهيم النظرية:

- حوادث السير:

لم يرد في قانون السير تعريفاً محدداً لحادث السير، وما ينتج عنه من آثار تنعكس على المتضرّر أو السائق أوالمسؤول إلا أنه بمراجعة بعض القوانين العربية نجد أن نظام المرور قد أورد تعريفاً محدداً لحادث السير فمثلاً عرف في المملكة السعودية: "جميع الحوادث التي ينتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبة" (همج، ٢٠٠٠).

وأضافوا تعريف آخر بأن حادث السير هو: "كل ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام (الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، ١٩٩٢).

وكذلك عُرّف الحادث المروري بأنه عبارة عن: "حدث ضار يقع ويتورط فيه السائق دون سابق توقع منه، وينتج عنه أضرار للأفراد أو للممتلكات أو كليهما" (الصمادي، ١٩٩٤).

وتم تعريف الحادث بأنه: "الذي يتم تسجيله من قبل الشرطة سواء نتج عنه إصابات بشرية أو أضرار مادية" (مديرية الأمن العام ــ المعهد المروري الأردني، ٢٠٠٦).

وعرّف (بيكر) مدير البحوث في المعهد المروري بولاية ايفاستون الأمريكية الحوداث بأنها: "أحداث تقع دون توقع أو تدبير بما يتوافر لها من فرصة للحدوث، ويترتب عليها نتائج سيئة وغير مرغوبة" (الدسوقي: د.ت).

وعرّف الدسوقي الحادث المروري بأنه: "كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق بسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها على الطريق العام" (الدسوقي، د.ت).

- نسق:

جاءت كلمة (نسق) باللغات الاوروبية من كلمتين يونانيتين (Stema, Syn) أي وضع أشياء بعضها مع بعض في شكل منظم منسق، فالنسق إذن هو مجموعة من الأجزاء المرتبة ترتيباً خاصاً والمتصل بعضها ببعض اتصالاً به تنسيق لكي تؤدي إلى غرض معين أو لكي تقوم بوظيفة خاصة(أبو مصلح، ٢٠٠٦).

- النسق الاجتماعي:

فهو يشير إلى المجتمع وكيف تكاملت نظمة تكاملاً وثيقاً، وكيف رتبت الأجزاء التي يتكون منها المجتمع في إطار منسق، وكيف يقوم المجتمع بفضل تكامل نظمه بعضها مع بعض وإتصال الأفراد بالنظم التي يخضعون لها واتصال الهيئات الاجتماعية بعضها ببعض، كيف يؤدي إلى تحقيق أغراضه وغاياته الاجتماعية وذلك بالضبط (أبو مصلح، ٢٠٠٦).

- نسق ثقافي:

هو رسم صورة للعلاقات الاجتماعية تحت ظل ثقافة معينة أو للنظم الاجتماعية التي تتألف منها تلك الثقافة واعتمادها المتبادل لقيام الثقافة بتحقيق الهدف المراد تحقيقه منها فيكون خاصاً بثقافات معينة وقد يشمل عدة مجتمعات(أبو مصلح، ٢٠٠٦).

- نسق الشخصية:

أما مصطلح الشخصية فقد اشتق في اللغة العربية من (شخص) ويعني ما تراه العين أو تبصره، وهو القناع الذي يرتديه الممثل ليساعده على القيام بدوره وحسن التعبير عنه ويعرّف "البورت" الشخصية بأنها التنظيم الدينامي الداخلي للنظم النفسية الفيزيقية التي تحدد السلوك والتفكير المميز للشخص(أبو مصلح، ٢٠٠٦).

أما ستاجز فهو يعرفها بأنها نمط فريد من المدركات والدوافع المميزة للشخص ـ أنها ما يرغب الشخص فيه وأسلوبه في تحقيق هذا الذي يرغب فيه ـ إنها التنظيم الداخلي للدوافع والانفعالات والمدركات والذكريات التي تقرر سلوك الشخص (أبو مصلح، ٢٠٠٦).

المفاهيم الإجرائية:

- القيم الادراكية:

وتمثل ثقافة القيادة عند السائقين الذين ارتكبوا الحوداث المرورية في النصف الأول من عام ٢٠٠٨ وتم تناولها من خلال معرفة هؤلاء السائقين بأولويات المرور والشواخص المرورية ومتابعة النشرات الإعلامية ومتابعة الرقابة المرورية والالتزام بالأنظمة والقوانين.

- القيم التقويمية:

وتمثل تفسير السائقين الذين ارتكبوا الحوداث المرورية في النصف الأول من عام ٢٠٠٨ للعناصر المرورية وتم تناولها من خلال المهارة والخبرة القيادية وتأثيرهما على القيادة والالتزام بالسرعة المقررة واستخدام السائقين للهاتف النقال.

- القيم الانفعالية:

وتمثل خصائص شخصية السائقين الذين ارتكبوا الحوادث المرورية في النصف الأول من عام ٢٠٠٨ وسماتهم وتم تناولها من خلال الأنانية والاندفاعية عند هؤلاء السائقين والتفاخر وحب الظهور وتفضيل المصلحة الخاصة على العامة وغيرها من السمات المرتبطة بالشخصية.

١. الخلفية التاريخية للدراسة:

لقد اعتمد الإنسان في تحركه وترحاله على نفسه، فضلاً عن الاستعانة بدواب من خيل وجمال، وبعدها اهتدى إلى اختراع العجلة والتي سهلت له الكثير من الصعاب والعناء، في حين تميّز العصر الحديث باختراع المركبات، والتي أخذت تسير بقوة البخار والوقود وغيرها من الطاقة، حيث أدت هذه الاختراعات إلى إحداث نقلة نوعية في مجال المواصلات والتنقلات التي أدت بدورها إلى فتح الطرق، ورصف الشوارع، وتطور أنظمة المرور. وعلى الرغم من أهمية هذه المواصلات إلا أنها أصبحت تشكل مع مرور الزمن نقمة عليه وأخذت تهدده في بقائه وحياته وأمواله وأولاده وذلك لما نجم عن استخدامها مخاطر عظيمة وأضرار فادحة بما يرتكبه الإنسان من خلالها من حوادث بمختلف أنواعها من تصادم وانقلاب ودهس، التي حصدت الأرواح والأنفس، وأوقعت أضراراً بليغة بالأموال والممتلكات (شعبان، ١٩٨٧).

وعلى الرغم من الفوائد التي جلبها شق الطرق والإكثار من استيراد المركبات، إلا أنه من الواجب الاعتراف أن هذه الفوائد كانت تنطوي على شرور بلغت حداً أصاب الناس في صميم حياتهم في الأنفس والأموال والثمرات (الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، ١٩٨٧).

وتشير الإحصائيات الدولية إلى أن حوادث الطرق تؤدي إلى وفاة أكثر من ربع مليون نسمة، كما تشير أن معدل الوفيات نتيجة حوادث الطرق في الدول المتقدمة هي (٥-١٠) أفراد لكل عشرة آلاف مركبة تقريباً، يقابلها في الدول النامية (٤٠-١٠٠) فرد لكل عشرة آلاف مركبة، وفي الأردن تزايدت بإطراد نتيجة زيادة اقتناء المركبات، حيث تجاوزت معدلاتها المعدلات الدولية، مما جعل الحكومات المتعاقبة التنبه لهذه المشكلة فعملت على إيجاد حلول لها وسن القوانين (مديرية الأمن العام، مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، ٢٠٠٢).

ويعتبر الأردن من دول العالم النامية الذي تابع هذه المشكلة، وحقق الكثير من الإنجاز؛ حيث أنه أحرزت تقدماً في بعض الفترات واتجهت معدلات الوفيات للانخفاض حتى وصلت (٢٤) قتيلاً لكل عشرة آلاف سيارة عام (١٩٨٥) و(١٦) قتيلاً لكل عشرة آلاف سيارة عام (١٩٨٦) (الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، ١٩٩٣).

وتشير إحصائيات حوادث السيارات في معظم دول العالم ومنها الأردن إن الإنسان هو سبب أكثر من ٩٠% من الحوادث، أما بالنسبة لأحوال الطرق فلها دور أساسي في مثل هذه الحوادث زاد على ٧٠% في بعض الدول الاوروبية. (ندوة التأهيل المروري، ١٩٨٣).

فالإنسان لا يولد بسلوك خاطيء، أو سلوك صحيح، وانما يتعود ويتمرس على ذلك من خلال التعليم والتوعية وحسب تصرفات الوالدين أو القدوة التي تترك أثراً يوجه الفرد نحو الفعل السليم أو الفعل الذي يلحق ضرراً بمصالح الآخرين (مخلف، ١٩٩٨).

فطبيعة الناس تختلف باختلاف تكوينهم العضوي والنفسي والاجتماعي وهذا الاختلاف ينعكس على السلوك، وبما أنه يتعذر صقل شخصية كل مواطن وفقاً لقالب نموذجي كمثال للمواطن الصالح فلابد أن يظهر اختلافاً في أنماط السلوك، وهذا الاختلاف يؤدي إلى وجود تناقضات في السلوك، مما يؤدي إلى الخروج عن النموذج السلوكي المفترض للمجتمع (العمرات، ١٩٩٠).

والإنسان يتعرض في مسيرة حياته إلى ظروف طارئة قد لا يكون مستعداً لمواجهتها، فإذا ما حلت به ربما أحدثت لديه ردة فعل لم يكن يتوقع أن تصدر عنه، كالغضب مثلاً الذي يؤدي إلى التصادم المفاجئ، فالتعامل مع العنف بعنف مماثل، فكل هذه المواقف من شأنها أن تحمل المواطن على الخروج عن السلوك المتزن الذي اعتاده، فيقدم على ارتكاب أفعال يعاقب عليها القانون (العمرات، ١٩٩٠).

فالحادث يقع من أشياء بسيطة جداً لا تقدر أهميتها، يقع من قلة الانتباه، وقلة الحذر وقلة الاهتمام وقلة التقدير، فالسيارة آلة جيدة تحقق الرفاة للمواطن إذا أحسن استعمالها وخطره إذا لم يتم العناية بها (الشريف، ١٩٨٢).

وهكذا فالعوامل المؤدية إلى الحوادث مرتبطة مع بعضها البعض إلا انــه هنــاك نــوعين اساسين من العوامل: (المرزوقي،١٩٩١):

١. العامل الأنساني: وهو مرتبط بالخصائص الفكريــة والتقنيــة وحتــى الاخلاقيــة للــسائق والمترجل.

٢. العامل التقني ويشمل حالة الطريق والسيارة.

وبذلك تنتج الحوادث عن مجموعتين متفاعلتين من العوامل (الصمادي، ١٩٩٤):

أــ **العوامل الخارجيــة:** وهي تتعلق بالمواقف والظروف الخارجية المحيطة بالحادث، مثل سوء الإضاءة ، وخلل مفاجيء للفرامل أثناء السياقة.

ب ــ **العوامل الذاتية:** وهي ترتبط بشخصية المتورط فــي الحــادث وخصائــصه الجــسمية والحركية والعقلية والانفعالية، مثل ضعف التآزر الحسي والحركي أو ضعف القدرة علــى الانتباه والتركيز، أو الاجهاد والتعب، مما يولد لديه نفسية قوية سواء أكانت شعورية امــا غيــر شــعورية تدفعــه الــى العــدوان علــى الــذات ، أو الآخــرين وكــذلك الأشياء(الصمادي،١٩٩٤).

فحالة السائق النفسية تجعله مشغول الذهن وغير منتبه لما يجري أمامه، ولديه الاستعداد للتهور، وتجاوز قواعد المرور، مما يؤدي إلى وقوع الحوادث ومن هذه الحالات قيادة المركبة والسائق تتنازعه حالات نفسية كالأنانية التي تتحكم في سلوكه مثل التسابق والتهور في قيــادة المركبات بين الشباب، أو ممارسة سلوك يتعارض مع آداب وقواعد السير مع الآخرين، مثــل

إغاظة السائق المجاور في الطريق ومزاحمته ومناكدته، أو محاولة تجريب أقصى سرعة للسيارة الجديدة، إن مثل هذه الحالات وغيرها تؤدي إلى حوادث ومن هنا يجد السائق الأناني أنه يسمح لنفسه دون غيره بالمرور، وتجاوز الطريق، ومضايقة السائق الأخر (مخلف، ١٩٩٨).

ومن هنا فمشكلة المرور تكون من خلال الأخطاء السلوكية من مستعملي الطريق ومن سلوكيات السائقين الذين يقومون بقيادة سيارتهم ويرتكبون أخطاء في السلوك تقوم على مخالفة قواعد القوانين والآداب والتعليمات التي تقدم لهم من خلال رجال المرور ووسائل الإعلام وهذا السلوك يؤدي بدوره إلى إعاقة حركة المرور وتعطيل دور القانون وتعريض حياة الأفراد في بعض الحالات إلى الخطر المؤكد بنظرهم إلى السيارة بأنها مجال للمتعة والاستقلال وتضفي سعادة غامرة على صاحبها (مخلف، ١٩٩٨).

وسيبقى السائق وسلوكه وتأهيله وتعليمه وحالته الاجتماعية، والنفسية، والجسمية، وقدرته على التعامل مع المؤثرات المحيطة، حيث أنها من العوامل الحاسمة التي يمكن أن يتعرض لها الإنسان، ومن العوامل المؤثرة في سلوكيات السائق :

أولاً: حالة نفسية: وهي عبارة عن نمط الانسان من حيث شخصيته، وأسلوبه في التعامل، وردة فعله تجاه الأشياء المحيطة، فالسائق العصبي المزاج يكون في حالة استنفار دائم وينظر إلى السائقين الآخرين بأنهم أعداءه في ساحة المعركة، أما السائق شارد الذهن فيكون في معظم الأوقات في حالة سرحان وهناك من يتعامل مع غيره مع عدم مبالاة وينظر إلى السائقين الآخرين أو المشاة بعدم اهتمام وكأنه لا دخل له في أي شيء يحدث حوله.

ثانياً: الوضع الاجتماعي: وتختلف المفاهيم الاجتماعية لدى السائقين باختلاف خلفيتهم الثقافية، والعلمية، وحالتهم الاجتماعية، حيث إنَّ الأعزب له حوادث خاصة به وكذلك

المتزوج، وعلى ذلك يكون الوسط البيئي ذو تأثير مباشر وكبير على السلوك الذي يقوم به السائق.

ثالثاً: الوضع الاقتصادي: ويكون له تأثير كبير على تصرفات السائقين سلباً وإيجاباً، كالسائق الذي يعمل لحسابه، مثل أن يتضمن سيارة أو باص بمبلغ معين، فإنه يحاول بشتى الوسائل أن يغطي نفقات ضمان السيارة، فيقوم بمخالفة القوانين والأنظمة ويعمل ساعات إضافية قد تزيد عن ستة عشر ساعة يومياً وبالتالي الشعور بالتعب والارهاق وعدم القدرة على السيطرة على تصرفاته مما يسبب حوادث جسيمة ((مديرية الأمن العام، مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، ٢٠٠٢)).

وقد تقصى المعنيون وأهل الاختصاص أسباب حوادث السير الحقيقية بصورة واضحة فمعرفة الأسباب أمراً ضرورياً لمعالجة هذه المشكلة وهي متمثلة بالعناصر الآتية: (الجمعية الاردنية للوقاية من حوادث الطرق، ١٩٩٢):

١. **الطريق:** وذلك عندما تفقد التخطيط الشامل المدروس وتنعدم فيها مستلزمات السلامة المرورية من شاخصات وعاكسات واشارات ضوئية وحواجز امان وتكثر فيها الحفريات وتدب فيها فوضى الصيانة.

٢. **السائق:** وذلك عندما يكون فاقد الخلق والشعور بالمسؤولية ويتسم بالرعونه وعدم الاكتراث بالآخرين وعندما يكون غير معد إعداد كافي لقيادة المركبة وعندما لا يحسن التعامل مع الظروف الطارئة على الطرق، خاصة تحت تأثير الخمور والمخدرات.

٣. **المركبة:** وذلك عندما تفقد التجهيزات الضرورية للسلامة وتصبح غير صالحة للاستعمال فيصر مالكها على استخدامها دون مراعاة لما ينجم عن ذلك من أخطار وعندما لا يتأكد السائق من سلامتها وسلامة أجهزتها لعدم اكتراثة بما سيحدث.

٤. **المشاة:** وذلك عندما يفقدون الثقة المرورية ويجهلون أسس عبور الشوراع وعدم تقـــديرهم للاماكن الخطرة.

٥. **الحكومات:** وذلك عندما تبخل برصد الأموال الكافية لشق الطرق وصيانتها وفتح الطـــرق بصورة عشوائية دون دراسة او تخطيط(الجمعية الأردنية للوقاية مـــن حـــوادث الطـــرق، ١٩٩٢).

الفصل الثاني

الإطار النظري

الإطار النظري:

نظرية بناء الفعل الاجتماعي عند تالكوت بارسونز:

تعتبر فكرة الفعل الاجتماعي Social action- والتي قدمها بارسونز في إطار شامل – البداية النظرية بدقتها ويرى بارسونز بأن الفعل الاجتماعي هو " كل ضروب السلوك البشري التي تدفعها وتوجهها المعاني التي يكونها-الفاعل عن العالم الخارجي، وهي معاني بأخذها في اعتباره وستجيب لها، " وبناء على ذلك فإن الخاصية الجوهرية للفعل الاجتماعي، هي حساسية لمعاني الأفراد والأشياء من حوله وإدراكه لهذه المعاني، وردود فعله تجاه المؤشرات التي تنقلها (روشيه، ١٩٨١)

وبذلك فإن أفعال الناس ليست عشوائية أو تحكمها الصدفة أو المثيرات الانفعالية، بل تسير وفق أنماط منظمة ومتقنة بصورة يمكن معها أن تحمل في حياتها عنصر التنبؤ بمقتضياتها، وإذا قدرنا أن كافة الأفراد ومعظمهم يشاركون في قيم نهائية جدية معينة، تحدد أهدافهم وتعيين الوسائل المصرح بها، لتحقيق هذه الأهداف، فإنه يمكن أن نضفي على سلوك الأفراد معنى ومن ضمن هذا المعنى للسلوك مفهوم النظام الذي يكفل الاستقرار والقضاء على عوامل تفسخ أو وهن البنيان الاجتماعي(الحوات،١٩٩٨).

وبالتالي أن هناك علاقة مستمرة بين أنساق الفعل، وكل منها يعيش في ظروف وبيئة وجودية وتتمثل تلك العلاقة إن نسق الشخصية يعتبر حاسماً للعمل السوظيفي المناط بالنسق الاجتماعي وذلك من حيث أنه يزود النسق الاجتماعي بالأفراد المنشئين، وأن الفعل بالمعنى الاجتماعي لا يمكن أن يوجد دون وجود فاعلية مدفوعين بشكل كاف للاستجابة لظروف ومعايير الفعل التي هي منظمة، بذلك تكون العلاقة بين الشخصية والنسق الاجتماعي ليست اعتباطية، لأن الاتصال بينهما يكون من خلال النسق الثالث: فالنسق الثقافي والمتمثل بالتوجهات القيمية

Value- orientationsيحقق التماسك بين الشخصية والنسق الاجتماعي من خلال الثقافة (الحوراني، ٢٠٠٨).

وينطوي الإطار المرجعي " للفعل" في رأي بارسونز على : فاعل، وموقف، وتوجيه الفاعل Actor orientations إزاء الموقف وتتمحور نظريته حول توجيه الفاعل، ولا بد من التمييز بين عنصرين توجيهيين هما: التوجيهات الدافعية Motivation alorientations، والتوجيهات القيمية، وتتصف التوجيهات الدافعية – بجوانب ثلاثة هي:

١- **إدراكية:** تقابل ما يدركه الفاعل في موقف معين، بالنظر إلى نسق استغداد الحاجات need-dispositions.

٢- **انفعالية** Cathetic: وتتضمن العملية التي عن طريقها يخلع الفاعل أهمية عاطفية أو انفعالية على شيء معين.

٣- **تقويمية:** وعن طريقها يوزع الفاعل طاقته على الاهتمامات المختلفة التي يجب عليه أن يختار من بينها،والتوجيهات القيمية فتشير إلى مراعاة بعض المعايير أو المستويات الاجتماعية عن الخلافات الاحتياجات التي تمثل بؤرة التوجيهات الدافعية ولها ثلاثة طرق: ١- إدراكية ٢- تقديرية ٣- أخلاقية (نيقولا تيما شيف،١٩٩٥).

أولاً: النسق الاجتماعي: (الحوراني،٢٠٠٨)

إن لكل نسق بيئة تتكون من الإنساق الفرعية المحيطة وترتبط في شبكة من الاعتماد المتبادل، وفي نسق العلاقة يعتبر الفاعل موضوع object بالنسبة لتوجه الفاعلين الآخرين (وبالنسبة لنفسه) وأهمية الفرد ووظيفته تشتق من مكانته فهو يلعب دور ومن هنا تكون المشاركة participation تتضمن جانبين أساسيين فهي تشكل الوحدة الأساسية في النسق: الجانب الأول هو المكانة Status وهي تشير إلى الوضع الذي يتحدد فيه الفرد بالنسبة للآخرين

داخل النسق الاجتماعي، أما الجانب الثاني: فهو الدور Role ويمثل الجانب العملي للمكانة أي ما يقوم به الفاعل في علاقته مع الآخرين بين الذين يتعامل معهم في إطار الدلالة الوظيفية بالنسبة للنسق (الحوراني،٢٠٠٨).

وبناءاً على ذلك يكون الدور نموذجاً للسلوك ويتكون من مجموعة حقوق والتزامات معينة ويرتبط بوضع محدد في جماعة ما، أو موقف اجتماعي بالذات، ومعنى ذلك أن الدور يرتبط بمكانة معينة ويتحدد دور الشخص في مكانة معينة عن طريق توقعات الآخرين التي تتحدد وبالتالي عن طريق المعايير والقيم الثقافية(جابر ، ١٩٩٤).

وعلى ضوء ما سبق فإن بناء النسق الاجتماعي الذي جاء في نظرية بارسونز بمنظورها النظري المطبق على قيادة المركبة واعتبارها سلوك يقوم به السائق وبمعرفته أهمية دوره في المجتمع الذي يعيش فيه فقد تنتهي هذه المأساة و أداء الفرد لدورة طبقاً لما يتطلبه الموقف أمراً يتوقف على نظرة الفرد "السائق" إلى معنى المسؤولية وتقديره لذاته ولمشاعر الآخرين الذين يتضمنهم الموقف وتوقع النتائج التي يمكن أن تترتب على هذا الأداء وتكون القيادة لديه هادئة ومتزنة ضمن القواعد و القوانين.

ثانياً: النسق الثقافي:

يتشكل النظام الثقافي من الأفكار والمعتقدات والقيم والعادات والتقاليد والقوانين والتكنولوجيا والمعارف العلمية، ومن وجهة نظر بارسونز يصبح النظام الثقافي جزء من أجزاء الفعل فقط عند وضعه ودمجه Internalized في الشخصيات الفردية أو عند تعريفه عملياً لأنماط ونماذج تفاعلاتهم وسلوكهم مع بعض، (عبد السلام، ١٩٨٦).

فالثقافة إذن ليست مجرد مجموع من أجزاء أو عناصر من العادات والمنتجات المادية في مجتمع ما، وإنما تمثل كلاً مركباً متصل الأجزاء، حيث تتسق أنماط السلوك والتفكير في

مجموعة ثقافية واحدة أو إطار ثقافي واحد تنسجم أجزاؤه بعضها مع بعض ولا بد من وجـود قسطاً من هذا الانسجام كحد أدنى، وكشرط أساسي لإستمرار الحياة الاجتماعية وبالتـالي فـإنّ فقدان هذا الانسجام يؤدي على المستوى الفردي إلى الاضطراب والفوضى وظهور المـشكلات النفسية والاجتماعية. (جلبي، ١٩٩٦).

وينظر بارسونز إلى الأنساق الثقافية بأنها المقاييس التي يلتـزم بهـا الفـرد بواسـطة توجيهاته القيمية الخاصة، وهذه المقاييس توجه اختيارات Choice الفاعل وتعمل على تكامـل كل من نسق الشخصية والنسق الاجتماعي الذين يشارك فيهما الفاعل، ويميز بارسـونز بـين جوانب التوجيهات القيمية في الأنساق الثقافية: الأول نـسق الأفكـار والاعتقـادات Beliefs الإدراكي، والثاني: نسق الرموز الخبرة Experience Symbois الانفعالي، والثالث نسق القيم Values التعليمي Evatuation وهذه المتغيرات النمطية تتخلل الحياة الاجتماعيـة (بيـومي، ١٩٩٢)

وهكذا فإن تأثير الثقافة على سلوكيات الإنسان وتصرفاته واعتبارها الأساس الذي يتحدد في ضوئه السلوك من خلال المعايير، والمعتقدات، والأعراف، والقوانين السائدة، فإن الـسائق يستطيع أن يعطي تفسيراً صحيحاً لتصرفاته وسلوكياته، إذا أراد مثلاً أن يقود مركبته بـسرعة أو أراد أن يتجاوز مركبة أخرى أو أراد أن يستخدام الهاتف النقال أثناء قيادته فإنه يرفض القيام بذلك؛ تجنباً لوقوع حوادث السير.

ثالثاً: نسق الشخصية:

الشخصية هي نسق علائقي لعضوية حية تتفاعل مع موقـف ولـذلك يجـب أن تفهـم الشخصية في إطار المتطلبات الوظيفية لوحدة العضوية ــ الشخصيةOrganism) (Personality- (الحوراني، ٢٠٠٨).

وبمعنى آخر فإن الشخصية تمثل المنطقة التي تتجمع فيها العلاقات بين الكائن العضوي والموضوعات في البيئة الخارجية، خاصة الموضوعات الاجتماعية والثقافية (روشية، ١٩٨١).

وتعني الشخصية على أنها تنظيم عقلي ثابت وبناء ونسق ينطوي إما على مجموعة من العوامل الدافعية أو على نمط من الاستجابات الخارجية (جلبي، ١٩٩٦).

ويرى بارسونز أنه من الممكن استخدام الأفكار كأحد موجهات الفعل الاجتماعي والأفكار تتغير مضامينها من فرد لآخر، كما يتغير مفهومها من مرحلة زمنية لأخرى ومن موقف اجتماعي لآخر بالنسبة للشخص بعينه، ومن مجتمع لآخر داخل نفس المرحلة التاريخية، وعلى ذلك فإن أفعال الأفراد وسلوكهم تختلف طبقاً لأسلوب التفكير الذي يتبنونه حينما يواجهون مواقف اجتماعية متشابهة (رمزي، ١٩٩٩).

بهذا تدخل الشخصية إلى النسق الاجتماعي في شكل أدوار اجتماعية، فالدور هو ذلك الجزء من الشخصية الذي يُطلق عليه الهوية الاجتماعية، والأدوار الاجتماعية تمكّن الفاعلين من النظر إلى بعضهم على أنهم موضوعات اجتماعية. حيث إنّ الإشباعات التي يسعى الفاعل إلى تحقيقها ترتبط بالجزاءات الإيجابية التي يقدمها الآخرون من ناحية، ومن ناحية أخرى ترتبط بالإشباعات التي ينتظر هؤلاء الآخرون الحصول عليها من الفعل الناتج عن الفاعل الأول (روشيه، ١٩٨١).

وبذلك فبارسونز ينظر إلى الفعل الاجتماعي كسلوك ينطوي على توجيه قيمي، وتحدد نمطة المعايير الثقافية أو السنن الاجتماعية وبهذا يكون المجتمع نظام أخلاقي في جوهرة ، بمعنى أنه مرتكز على معايير ذات جزاء أخلاقي (زكريا ، ١٩٩٨).

ويكون لكل إنسان شخصية متعارف عليه بواسطتها ومزاجية يتعامل بها مع الآخرين من خلالها وبالتالي فإن هذه الشخصية يتم تكوينها عبر الأعوام السابقة بالاعتماد على المواقف

والظروف التي عاشها كل إنسان ولذلك تختلف الشخصيات من مجتمع لآخر فالكل له مشاعره، ومعتقداته، وأفكاره، بناءاً على خبراته السابقة، فهناك من السائقين لديه قناعة تامة بأنه لن يتمكن من إثبات وجوده إلاّ من خلال قيادة المركبة بسرعة عالية، وهناك من يحاول التباهي والتفاخر وبأنه قادر على قيادة المركبات بأنواعها المختلفة بمهارتة القيادية وسنوات خبرته الطويلة وفي مختلف الظروف وهكذا تتوالى الحوادث المرورية ولكن إذا ما عرف السائق أنه إنسان مسؤول عن تصرفاته ،وأنه فرد من أفراد مجتمعه فإنه قد يكون هناك سائق متزن في شخصيته، هادئ في انفعالاته ،وملتزم بقوانين مجتمعه، صبور عند مواجهة مواقف صعبة وإنه قد يقلل من وقوع الحوادث المرورية على اعتبار إن السائق هو فاعل حر يمتلك ذاتاً واعية في المواقف الاجتماعية التي يتعرض إليها، موجهاً هذه الذات بواسطة القيم والمعايير الموجودة في المجتمع الذي يعيش فيه.

الدراسات السابقة

وهناك العديد من الدراسات التي تناولت هذه الظاهرة مبينة أسبابها ونتائجها والعوامل المساعدة على ارتفاع حوادث السير وتم تقسيمها وعرضها كالآتي:

الدراسات الأجنبية:

دراسة أجراها هنريك لسترنيا وسيفن بيرتون (Henrikli lliestierna, sven britton, 2006) بعنوان الكوليرا وحوادث السيارات حيث أُجريت في مستشفى تورانومون على مرضى الكوليرا، وأوضحت هذه الدراسة العلاقة بين مرض الكوليرا وحوادث السيارات من حيث كثرة المصابين من جرائها وكيف استطاعت منظمة الصحة العالمية(WHO)اتخاذ التدابير المناسبة لعلاج المصابين من الكوليرا وايجاد الحقن المناسبة للحد من الإصابة بهذا المرض وتناولت بعضاً من الإجراءات الصارمة للحد من حوادث السير، من حيث اختيار السيارة الجيدة والسائق الجيد لمنع حوادث السير وانه لا بد من استخدام حزام الأمان للحصول على قيادة آمنه.

وفي دراسة أجراها جرويجي(Gregory.Fritz, 2005) بعنوان ابق عينيك مفتوحين على الأطفال غير الجرحى في حوادث السيارات والجهد الرضيّ الحاد. وأوضحت هذه الدراسة بأن هؤلاء الأطفال الذين يتعرضون لحادث مروري معين ولم يتعرضوا للإصابة بجروح فعلية جسدية يصابون بحالة نفسية ويكونوا بحاجة إلى نوع من الرعاية الصحية من قبل الأهل خاصة في حالات الجهد الرضي الحاد. Acute traumatic, stress وبالتالي فتأثير الحادث المروري ليس بالضرورة أن يسبب جروح وإنما يخلق نوعاً من التوتر والقلق، وطالبت هذه الدراسة الأهل بمتابعة الأطفال الذين يتعرضون لحادث مروري لان هذا الجهد لا يظهر بسرعة وانما يظهر ببطء.

دراسة أجراها توم مسنكول(Tom mcnichol, 2004) بعنوان جنون الشوارع حيث أجريت في شمال هولندا وقدمها هانز .هوند.رمان على اعتبار أنه مهندس طرق يكره إشارات المرور ويرى انه من الافضل إزالة أشياء بدلا من إضافة أشياء حيث يرى انه من خلال تجواله في شوارع الأرياف ثنائية المسارات في شمال هولندا ضمن تقاطع لا يحوي أية أشارات مرورية، أو علاقة توجيهية بحيث يمر علية أكثر من ٢٠,٠٠٠ سيارة يوميا ما عدا الدرجات والمشاة دون إن يحدث حوادث مرورية على الرغم ممن عدم وجود إشارات مرورية وبذلك طالبت هذه الدراسة بإزالة مثل هذه الإشارات على الشوارع حيث انه في دراسة قام بتنفيذها مختبر البحوث المزوري وهي هيئة استشارية مرورية في المملكة المتحدة بإزالة خط المركز في بلدة wiltshere حيث أدت هذه الإزالة بتقليل نسبة الحوادث اكثر من ٣٥% وترى هذه الدراسة أنه قبل وجود القواعد المنظمة ، كان لجميع مستخدمي الطرق نفس الحق في الاستخدام وكان الناس يتبع الدور للمرور عبر التقاطعات إلا انه بتصميم الإشارات المرورية على اعتبار إنها تمثل شعار للامان والسلامة ويرى مختبر البحوث المرورية على إنها اسطورة إن تقول أن الإشارات تضمن السلامة وتقول دائرة النقل يجب تجنب استخدام إشارات المرور ولذا فإن نشر الاشارات المرورية في لندن عبارة عن حادث مخطط له ومن هنا فوجود إشارات مرورية يعني ارتباك وقلق ورسالة خطر.

الدراسات العربية:

دراسة المدني (١٩٩٧) بعنوان الاطفال الضحايا في حوادث المشاة، حيث اجريت في البحرين، واستهدفت هذه الدراسة إعطاء تفصيلات دقيقة لمجريات ومسببات الحوادث لتجنبها خاصة وانه اكبر فئات المشاة خطورة هم الاطفال حيث وجد ان نصف اصابات المشاة الخطرة كانت الاطفال دون الرابعة عشرة من اعمارهم في البحرين – وحسب إحصائيات عام ١٩٩٥

فإن طفلا من كل ألف طفل بن الخامسة والتاسعة من العمر يموت او يصاب في حوادث الطرق وسببها ان الاطفال يقومون بحركات وتنقلات غير مدروسة اثناء اللعب والمشي يفاجئون بهـا سائقي المركبات فقد بلغ عدد الحوادث في البحرين ٤٢٤ حادثا، اي ٧٣ حادثا لكل مائة ألف من السكان. اما النسبة للحوادث المميتة فكان المعدل ٣,٨ وهو مرتفع.

دراسة "روسبا" (٢٠٠٧) تربط استخدام الهواتف المتحركة بالحوادث المرورية، حيـث أجريت في الإمارات وقد تم إجراء هذه الدراسة تحت إشراف المؤسـسة الملكيـة البريطانيـة للوقاية من حوادث السير(ROSPA)وهي مؤسسة خيرية تحظى بالرعاية من الملكة إليزابيـث وذلك في مجمع التدريب الخاص بمعهد الامارات لتعليم قيادة السيارات في منطقة القصيص في دبي ويؤكد علماء النفس ان سائقي السيارات الذين يعانون من التوتر هم اكثر عرضة لحـوادث السير وان مستويات التوتر تزداد عند التحدث على الهاتف، فهذه المكالمات تعتبر مجهدة ومعقدة وتتعلق بالعمل مما يشتت انتباه السائق ومن هنا نادى الملازم جمعة بلال السويدي، رئيس قسم التوعية المرورية بشرطة دبي بتجنب استخدام الهواتف النقالة اثناء قيادة المركبات ، ومنبها في الوقت ذاته الى ان استخدام المحمول اثناء القيادة يقلل من تركيز السائق مما يزيد من احتمـال وقوع العديد من الحوادث بالطرقات.

وفي دراسة قام بها الغابري (٢٠٠٦) بعنوان "ارهاب الطرقات". حيـث أجريـت فـي السعودية، وتعطي هذه الدراسة نظرة تأمل حول حجم هذه الازمة، فإرهاب الطرقـات يـذهب بأكثر من مليون و٢٠٠ ألف روح بشرية سنويا، وبشكل أدق قتيل كل ٣٠ثانية في العـالم مـن وتقدر نسبتهم بأكثر من ٣٥ ألف قتيل على طرقات الدول العربية.

وتوصلت هذه الدراسة إلى أن اسباب الحوادث على الطرقات السرعة وعـدم الالتـزام باللوائح وأنظمة السير، وإهمال جوانب الصيانة الفنية للسيارات والمركبات من قبـل الـسائقين

وبينت هذه الدراسة أيضاً أن المعاناة الانسانية سببها هذه الحوادث، فـإن التكلفـة الاقتـصادية المقدّرة لإصابات المرور تتراوح بين ١% و٢% من الناتج القومي الإجمـالي الـسنوي لهـذه البلدان ويمثل هذا خسارة تقدر بحوالي (٦٥) بليون دولار أمريكي كل عام اي ضعفي المعونة التنموية التي تتلقاها البلدان النامية، فحوادث المرور تسبّبت عام ٢٠٠٢ في مقتل (١,٢)مليـون شخص، واصابة عدد أكبر من ذلك بكثير وتعريض (٥) ملايين شخص للاعاقة مـدى الحيـاة وكان معدل الوفيات العالمي الناجم عن حوادث المرور (١٩) لكل مائة ألف ويصل المعدل في إقليم شرق المتوسط الى (٢٦,٣) لكل مائة ألف وتقع ثلاثة ألاف حالة وفاة يومياً بسبب حوادث المرور كما تقع (١٥)ألف حالة إعاقة مدى الحياة يوميا بسببها ويتعرض (١٤٠) ألف شـخص للإصابة على الطرق كل يوم(أكثر من ٥ ملايين شخص سنويا)وتعاني مائة مليون عائلـة فـي العالم من وجود حالة وفاة او إعاقة و٥٠% من ضحايا المرور هم من فئة الشباب من المرحلة العمرية ما بين (١٥-٤٤)عام وهي الأكثر إنتاجية، ويتعرض (١٨٠)ألف طفل دون الخامـسة عشرة من العمر للقتل سنويا، وحسب استقراءات منظمة الصحة العالمية فإنـة بحلـول عـام (٢٠٢٠) سترتفع إصابات الطرق من المرتبة التاسعة الى الثالثة وسيزيد عدد القتلى والمصابين من ضحايا حوادث الطرق بنسبة تزيد على(٦٠%)وانه بنسبة (٩٥%) مـن هـؤلاء الـضحايا سيتركزون في البلدان المنخفضة ومتوسطة الدخل.

الدراسات المحلية:

دراسة البداينة (١٩٩٦) بعنوان "قياس درجة الخوف لدى المواطن الاردني من حوادث السير"واستهدفت هذه الدراسة بيان مدى إدراك المواطن الأردني للخوف من حـوادث الـسير، وتحديد الفئات الاجتماعية الاكثر خوفا وفحص الفروق بين الفئات الاجتماعيـة المختلفـة فـي الخوف من حوادث السير، وتكونت عينة الدراسة المسحية من (١٦٧٤)ممن تطوعوا للمشاركة

موزعين على (١١) محافظة، منهم(٩٨٦)ذكور بنـسبة ٥٩% و(٦٧٦)انـاث بنـسبة (٤١%) وتوصلت الدراسة إلى أنّ نسبة من خاف ان يكون ضحايا لحوادث الـسير وفـق متغيـرات الدراسة على النحو(٨٥,٥%) من الذكور مقابل (٨٦,٥%) من الأناث وانه ما نـسبته (٨٦%) من المشاركين يدركون مخاطر حوادث السير اي بعـدد (١٤٢٠) وبالاعتمـاد علـى تحليـل السجلات الرسمية بلغ هناك عدد المصابين من السائقين(١٣٣٧) سائقاً وعدد المـصابين مـن الركاب (٤٥٨٠٧) راكباً ومن المصابين من المشاة (٥٦٩٣٩) فردا بالاضـافة الـى حـالات الإعاقة وفقدان الآباء او الامهات فهي عوامل تؤدي الى اثارة الخوف لدى المواطن الاردني مما يجعلها مشكلة اجتماعية وامنية تصيب نسبة كبيرة من المواطنين.

وأشارت دراسة البداينة (١٩٩٣) بعنوان "عزو مسؤولية حوادث السير: دراسة تجريبية" حيث أجريت على عينة من طلبة جامعة مؤتة وتكونت عينة هذه الدراسة مـن (١٢٠) طالبـاً وطالبة منهم (٦٠) أنثى و(٦٠) ذكراً واستهدفت هذه الدراسة إلى فحص الفروق فـي أسـاليب عزو مسؤولية حوادث السير لدى عينة من طلبة جامعة مؤتة في كل أسلوب من أساليب عـزو مسؤولية حوادث السير وفق الجنس ووفق نتائج الحادث، ووفق التشابه الشخصي بين الملاحـظ والفاعل وكذلك تم فحص الفروق بين الذكور والإناث في أساليب عزو مسؤولية حوادث الـسير بتطبيق نظرية العزو على حوادث السير، وأظهرت الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحـصائية في تحميل مسؤولية الحادث تعزى لكل من: الفاعل والطرف الآخر والموقف باسـتثناء العـزو لظروف خارجية (القضاء والقدر) ووفق حالة التشابة الشخصي ووفق الجنس.

وفيها حدد شيفر (Shaver, 1975) ثلاثة عوامل تؤثر في عزو المسؤولية:

١. خصائص الفاعل ويتحمل الفاعل مسؤولية أكثر عن أفعاله القصدية مقارنة مع أفعاله غير القصدية وهناك نزعة لتحميل الفاعل مسؤولية عن الحوادث ذات النتائج السلبية حتى وإن كانت غير قصدية.

٢. خصائص المدرك (الملاحظ): وهنا يلاحظ أن هناك عدداً من الملاحظين سيحملون مقادير مختلفة من المسؤولية للفاعل وهناك عدداً من الأسباب وراء مثل هذه الظاهرة ومنها الاختلافات الشخصية بين الملاحظين والتباين بين الملاحظين حول مهماتهم وتحريف العزو النتائج عن دافعية الملاحظ.

٣. المتغيرات الشخصية: وهناك العديد من متغيرات الشخصية التي تؤثر في عزو المسؤولية للآخرين ومنها الفروق الفردية في مركز التحكم.

٤. مستوى النمو الخلقي.

وتوصلت هذه الدراسة إلى أنه يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث ولصالح الإناث تعزى (للفاعل والطرف الآخر، والموقف وللخارج)، فالحكم على حادثة يتأثر دائماً بالثقافة التي نعيشها وبالدوافع الشخصية للفرد المدرك، فالأفراد لا يلقون اللوم (Blame) على فعل ذي نتائج إيجابية، وإنما يلامون على نتائج الأفعال السلبية، فقد حددت نظريات العزو الظروف التي تقود المدرك إلى أن يقرر أن السلوك أو الحادثة كانت ناتجة عن أسباب شخصية أو أسباب بيئية، فالمدرك يستنتج دوافع الفاعل من أفعاله التي لم يرها الملاحظ نفسه (القاضي).

وأجرى غنيم (٢٠٠٤) دراسته بعنوان استعمال الأرض التجاري ومشكلة حوادث المرور في مدينة عمان، حيث أجريت هذه الدراسة في مدينة عمان والتي تقع وسط المملكة الأردنية الهاشمية والتي أحتلت المرتبة الأولى بين المدن الأردنية في عدد حوادث المرور وشكلت هذه الحوادث ما نسبته (٣٢%) من مجمل حوادث المرور في المملكة، واستهدفت هذه

الدراسة إلى عرض وتحليل دور التوزيع المكاني لاستعمال الأرض التجاري داخل مدينة عمان الكبرى في وقوع حوادث المرور وذلك من خلال توضيح العلاقة القائمة بين التوزيع المكاني لمناطق الخطر المروري التي تتكرر فيها حوادث المرور بشكل دائم ومستمر من جهة اخرى التوزيع المكاني لاستعمال الأرض التجاري وخصائصه، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي حيث تم جمع وتحليل البيانات والإحصاءات والخرائط الخاصة بحوادث المرور واستعمال الأرض التجاري من المعهد المروري الأردني وأمانة عمان ودائرة الإحصاءات العامة والمركز الجغرافي الملكي الأردني، وتوصلت الدراسة إلى أن استعمال الأرض التجاري السائد في المدينة والذي يأخذ غالباً وفي معظم أنحاء المدينة النمط الخطي أو الشريطي الذي يمتد على جانبي طرق النقل الرئيسة هو استعمال غير مخطط وغير موجه ولا مسيطر عليه بشكل سليم، الأمر الذي جعله سبباً رئيسياً في وقوع حوادث المرور، فهذا النمط من الاستعمال يوفر الشروط الموضوعية التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور وذلك من خلال ما ينتج عنه من تداخل وتعارض في حركة المشاة وحركة المركبات من جهة، وتداخل وتعارض في حركة المركبات مع بعضها من جهة أخرى، وأوصت هذه الدراسة للتخفيف من حوادث الطرق بإنشاء المجمعات التجارية في أنحاء المدينة المختلفة بعيداً عن طرق النقل الرئيسة مع تزويدها بمواقف سيارات كافية وبجميع أنواع الخدمات الضرورية ووفق معايير تصميم وتنظيم حديثة، أما في مركز المدينة التجاري فيمكن تطبيق إغلاق جزئي أو كلي لبعض الشوارع التجارية أمام حركة المركبات بحيث تقتصر الحركة فيها على المشاة مع مراعاة تزويد المناطق المحيطة بمركز المدينة بأعداد كافية من مواقف السيارات.

وفي دراسة الشمايلة (٢٠٠٥) بعنوان عزو أسباب حوادث السير من وجهة نظر سائقي المركبات العمومية في محافظة الكرك، حيث أجريت هذه الدراسة في محافظة الكرك واعتمدت

على توزيع استبانة على سائقي المركبات العمومية للحوادث الأخيرة الواقعة معهم للتعرف على الأسباب التي يعزو إليها هؤلاء السائقين في ارتكاب حوادث السير وذلك مـن وجهـة نظـرهم الشخصية وبتطبيق نظريات العزو على السلوك الانساني كمحددات له وعلى اعتبار أنها نظرية معرفية فإنها تقدم تصور للجانب المعرفي في تفاعل الإنسان والبيئة الاجتماعية المحيطـة بـه ويقوم ذلك الإنسان بتحليل هذه المعلومات وتفسيرها بناء على قواعد معينة فيكون ذلك محـصلة مجموعة من الاستجابات السلوكية والانفعالية وبذلك فأن الإنسان يربط الأحداث اليومية سـواء تلك المتعلقة بالشخص أو الآخرين بالعوامل التي أدت إليها بـدافع الفهـم والتنبـؤ والـضبط، وتوصلت الدراسة إلى أنه تم تفسير حوادث المرور من خلال اعتمادها على العوامل الداخليـة السلبية والتي تتمثل بسلوكيات السائقين أنفسهم والتي يتحكم بها القدرة والجهد والسلوك المـتعلم سواء كان إيجابياً أو سلبياً، أما العوامل الخارجية فقد تكون الطريق أو المركبة أو المشاة أنفسهم أو أية ظروف خارجية طارئة لها علاقة بالحادث المروري.

كما قام الشريف (١٩٩٣) بدراسة بعنوان حوادث الباصات في الاردن وعلاقتها بالبيئة. استهدفت الحوادث المتعلقة بالباصات حيث تم الاعتماد على الاحصائيات الموجودة لـدى إدارة السير في مديرية الامن العام لعقد مقارنة بين حوادث الباصات ويقارنها بحـوادث الـسيارات خاصة بعد أن ازداد عدد الباصات في الأردن (٥٠٠٠) بـاص عـام (١٩٩٣) وانـه بنـسبة (٤٧%) من الباصات ارتكبت الحوادث وهذا يعني أن حوادث الباصات في الأردن تعادل مئـة ضعف مما هو في الولايات المتحدة، وقد بينت الدراسة أن الحادث لا يعني ان سائقي الباصات غير مؤهلين لقيادة الباصات ولا يتحلون بالصبر، وغير مدربين ولا يتحملون مسؤولية ولكـن ذلك يعني عدم وجود قيادة تتناسب مع الموقف، فعندما يرتكب سائق الباص حادثا يكـون منـذ البداية وقبل وقوع الحادث يقوم بتصرفات غير سليمة فهو في حالة اضطراب واوصـت هـذه

الدراسة الاهتمام بسائقي الباصات وتدريبهم، وفحصهم فحصا متكاملا، والتعامل معهم على اساس أنهم فئة مختلفة كليا عن باقي الفئات ومراقبة مخالفاتهم وعمل برامج تدريبية مكثفة.

علاقة الدراسة بالدراسات السابقة

تعتبر هذه الدراسة مهمة حيث تم التركيز من خلالها على الجوانب الإدراكية والتقويمية والانفعالية التي تشكل شخصية الإنسان وبتطبيق نظرية بارسونز في الفعل الاجتماعي على الفاعل (السائق) فإنه يكون لكل فاعل هذا (السائق) خصائص شخصية متفردة ومتميزة عن السائق الآخر، حيث أنه تختلف تصرفات وسلوكيات كل شخص حسب الظروف التي يتعرض إليها فهو عاقل من جهة ،انفعالي، قلق، عاطفي، غاضب من جهة أخرى وبناءاً على ذلك يكون هناك حادث مروري أو لا يكون، أما بالنسبة للدراسات السابقة جميعها المحلية والعربية فقد ركزت فقط على ذكر أسباب ونتائج حوادث السير المرتبطة بالسائق والطريق والمركبة.

الفصل الثالث

منهجية الدراسة وإجراءاتها

مجتمع الدراسة:

يشكل المجتمع الأردني بأقاليمة الثلاثة أقليم الشمال، وأقليم الوسط، وأقليم الجنوب المجتمع الذي أجريت في الدراسة متضمناً مجموعة السائقين الذين تعرضوا لحادث سير في النصف الأول من عام ٢٠٠٨.

عينة الدراسة:

تم اختيار عينة طبقية لأغراض البحث العلمي، وتشكلت من ثلاث محافظات محافظة إربد فقد تم فيها توزيع (١٠٠) استبانة من خلال (مركز أمن الجنوبي) ومحافظة عمان فقد تم فيها توزيع (١٠٠) استبانة من خلال (مركز أمن الشميساني) ومحافظة العقبة وقد تم توزيع فيها (١٠٠) استبانة من خلال مركز امن العقبة بمساعدة مديرية الأمن العام على مجموعة السائقين الذين ارتكبوا الحوداث المرورية في النصف الأول من عام (٢٠٠٨) لتمثل كل من هذه المحافظات على الترتيب اقليم الشمال، واقليم الوسط، واقليم الجنوب.

أداة الدراسة:

سعت الدراسة إلى تصميم استبانة وقد اشتملت هذه الاستبانة على أولاً: معلومات ديمغرافية خاصة بالسائقين الذين ارتكبوا الحوادث المرورية في النصف الأول من عام ٢٠٠٨، وثانياً: على ثلاث مجالات للدراسة وهي: مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير فقد تضمن (١٦) فقرة، ومجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية وقد تضمن (١٤) فقرة، كما أشتملت على مجال العلاقة بين

خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث وقد تضمن (١٦) فقرة؛ لتعكس كلاً منها الجانب الادراكي والتقويمي والانفعالي.

صدق الأداة:

تم عرض الاستبانة على مجموعة من المحكمين من ذوي الشأن والخبرة فـي جامعـة اليرموك وجامعة عجلون التطبيقية، وإجراء بعض التعديلات المقترحة من قبل المحكّمين وأخـذ صورة نهائية للاستبانة كما هي مبينة في الملحق وتطبيقها على عينة الدراسة.

ثبات الأداة:

تم حساب ثبات الأداة عن طريق معادلة (كرونباخ ألفا).

الجدول (١)

معامل الاتساق الداخلي كرونباخ الفا لمجالات الأداة ككل

المجال	الاتساق الداخلي
مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير	٠,٧٤
مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية	٠,٧٢
مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث	٠,٨٧
الأداة ككل	٠,٨٨

يظهر من الجدول أن معاملات ثبات مجالات الأداة بطريقة كرونباخ ألفا تراوحت بين (٠,٨٧-٠,٧٢) وهي معاملات عالية وتدل على درجة ثبات قوية لجميع مجالات أداة الدراسة.

طريقة جمع البيانات:

و تمثل الطرق التي اعتمدت عليها الدراسة في جمع المعلومات والمتمثلة بـ:

١. مراجعة الأدبيات النظرية السابقة المتعلقة بموضوع الدراسة حيث عملتُ على دراسة مجموعة المراجع والمؤلفات والدوريات والتي تناولت هذا الموضوع.

٢. زيارة ثلاثة جهات أساسية للحصول على المعلومات وهي:

١. مديرية الأمن العام – إدارة السير – وتم تزويدي بما يلزمني من معلومات ومساعدتي في توزيع استبانة الدراسة بالتعاون مع قسم التحقيق الفني من خلال التنسيق مع المراكز الأمنية الموزعة في مختلف محافظات المملكة، وخاصةً مركز أُمن الشميساني في عمان، ومركز أمن الجنوبي في محافظة إربد و مركز أمن المدينة في محافظة العقبة.

٢. المعهد المروري الأردني وتم تزويدي بدراسات ومنشورات حول حوادث الطرق في المجتمع الأردني واحصائيات خاصة بعدد الإصابات ونوع الحوادث.

٣. الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، وهي جمعية تسعى إلى عقد الندوات والمؤتمرات لبحث مشكلة المرور في الأردن حيث قمت بزيارة فرع هذه الجمعية الموجود في محافظة إربد وقد تم تزويد الدراسة بإحصائيات حول عدد الإصابات ونوع الحوادث وأكثرها انتشاراً .

وبعدها عملتُ على تصميم استبانة حول حوادث الطرق تضم أسئلة موجهة لمجموعة السائقين الذين ارتكبوا حوادث مرورية في النصف الأول من عام ٢٠٠٨ وقد تم عرضها على مجموعة المحكمين من ذوي الاختصاص والخبرة، والأخذ بالتعديلات المناسبة وبعدها تم توزيع الاستبانة .

التحليل الإحصائي المعتمد:

للإجابة عن أسئلة الدراسة، استخدمت الباحثة المعالجات الإحصائية التالية:

الأحصاء الوصفي: والذي يشمل التكـرارات، والنـسب المئويـة، والمتوسـطات الحـسابية، والانحرافات المعيارية لمجالات الدراسة.

الإحصاء الاستدلالي:

وتم استخدام تحليل التباين الأحادي (one–way - ANOVA) للكشف عن الفروق تبعاً للمتغيرات الديمغرافية واختبار (ت) (T.test) لمتغير الجنس. كما تم استخراج معامل كرومباخ ألفا لثبات الأداة.

الفصل الرابع

عرض النتائج ومناقشتها

عرض النتائج ومناقشتها

يتضمن هذا الفصل عرض نتائج الدراسة ومناقشتها والتي هدفت إلى دراسة حوادث السير في المجتمع الأردني، دراسة سوسيولوجية، بناءً على أسئلة الدراسة.

أولا: الخصائص الديمغرافية لأفراد العينة

جدول (٢)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير الجنس

الجنس	التكرار	النسبة المئوية
ذكر	٢٦٣	٨٧,٧
أنثى	٣٧	١٢,٣
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من الجدول (٢) أن عدد الذكور بلغ (٢٦٣)، وبنسبة مئوية (٨٧,٧%) بينما بلغ عدد الإناث (٣٧)، وبنسبة مئوية (١٢,٣%) ومن هنا فإن من يتولى القيادة هم من فئة الذكور، أعلى منه من فئة الإناث لان المجتمع وتقاليدة قد لا زال يعتبر القيادة سلوك يقوم به الذكور حتى لو كانت الإنثى تعمل.

جدول(٣)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير العمر

العمر	التكرار	النسبة المئوية
١٨-٢٥	٧٥	٢٥,٠
٢٦-٣٥	١٠١	٣٣,٧
٣٦-٤٥	٦٨	٢٢,٧
أكثر من ٤٦	٥٦	١٨,٧
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من الجدول (٣) أن معظم عينة الدراسة كانت أعمارهم تتراوح ٢٦-٣٥ سنة وبنسبة مئوية (٣٣,٧%) ، ثم العمر الذي يتراوح ١٨-٢٥ سنة وبنسبة مئوية (٢٥,٠%)، بينما بلغت أقل نسبة مئوية للعمر ٤٦ فأكثر بنسبة مئوية (١٨,٧%) وذلك لأن هذه الفئة الشباب من أكثر الفئات العمرية أنتاجاً وقياماً بالوظائف.

جدول(٤)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير مكان الأقامة

مكان الأقامة	التكرار	النسبة المئوية
مدينة	١٨٠	٦٠,٠
قرية	١٠٦	٣٥,٣
بادية	٦	٢,٠
مخيم	٨	٢,٧
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من الجدول (٤) أن أعلى نسبة مئوية بلغت لمتغير مكان السكن المدينة (٦٠,٠%)، ثم بلغت النسبة المئوية لمكان السكن القرية (٣٥,٣%)، بينما بلغت أقل نسبة مئوية لمكان السكن في البادية (٢,٠%) ومن هنا تكثر حوادث السير في المدينة نتيجة للكثافة السكانية المرتفعة مقارنة مع عدد سكان القرى المجاورة ولان المدينة مكان تجمع الوظائف والأفراد من أبناء القرى للعمل والدراسة والترويح والتسلية.

جدول(٥)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير الحالة الإجتماعية

الحالة الإجتماعية	التكرار	النسبة المئوية
متزوج	٢١٨	٧٢,٧
أعزب	٧٠	٢٣,٣
أرمل	٨	٢,٧
مطلق	٤	١,٣
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من الجدول (٥) أن أعلى نسبة مئوية لأفراد العينة تبعا لمتغير الحالة الاجتماعية متزوج (٧٢,٧%)،وثم بلغت النسبة المئوية اعزب (٢٣,٣%) بينما بلغت أقل نسبة مئوية لمتغير الحالة الاجتماعية للمطلق بنسبة مئوية (١,٣%) ومن هنا يكون المتزوج هو الإنسان الذي يرتكب الحوادث المرورية بكثرة؛ كنتيجة للانفعالات والمشاكل التي يعاني منها لصعوبة الظروف المعيشية، التي يعيشها وحالات القلق والاضطراب التي يعاني منها؛ وشعورة بالإرهاق والتعب كنتيجة لقيادته للمركبة لساعات طويلة.

جدول(٦)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير المستوى التعليمي

المستوى التعليمي	التكرار	النسبة المئوية
امي	٤٠	١٣,٣
اساسي	٤٣	١٤,٣
ثانوي	١٤٤	٤٨,٠
بكالوريوس	٦١	٢٠,٣
دراسات عليا	١٢	٤,٠
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من الجدول (٦) أن أعلى نسبة مئوية بلغت لمتغير المستوى التعليمي للثانوي (٤٨,٠%)، ثم بلغت النسبة المئوية لبكالوريوس (٢٠,٣%)، بينما بلغت أقل نسبة مئوية للدراسات العليا (٤,٠%)، ومن هنا فالمستوى التعليمي يؤثر على احترام الفرد للقوانين ومدى تطبيقها، كما تؤثر على إدراكه لمعاني الشواخص المرورية والالتزام بالسرعة المقررة.

جدول(٧)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير المهنة

المهنة	التكرار	النسبة المئوية
موظف	١٤٦	٤٨,٧
سائق	٨٢	٢٧,٣
طالب	١٤	٤,٧
عامل مياومة	٩	٣,٠
غير ذلك	٤٩	١٦,٣
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (٧)أن أعلى نسبة مئوية بلغت لمتغير المهنة موظف(٤٨,٧%) ، ثم بلغت النسبة المئوية لسائق(٢٧,٣%) وبينما بلغت أقل نسبة مئوية لعامل المياومة(٣,٠%) وذلك يعني أنه في تفكير مستمر كيف سينفق ما يتقضاة من راتب على أسرته، وبالتالي فهو هنا يعاني من إرهاق شديد وقلق كنتيجة لقيامة بممارسة نوعين من العمل خلال يوم واحد مما يجعل انفعالاتة هائجة وسريعة.

جدول(٨)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير دخل الأسرة

دخل الأسرة	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ١٥٠ دينار	٣١	١٠,٣
١٥٠-٢٥٠	١٤٥	٤٨,٣
٢٥١-٣٥٠	٥٨	١٩,٣
٣٥١-٥٠٠	٤٤	١٤,٧
أكثر من ٥٠٠	٢٢	٧,٣
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (٨) أن أعلى نسبة مئوية بلغت لمتغير دخل الأسرة ما بين (١٥٠-٢٥٠)دينار أردني(٤٨,٣%)، ثم بلغت النسبة المئوية لدخل الأسرة (٢٥١-٣٥٠) (١٩,٣%)،وبلغت النسبة المئوية لدخل الأسرة (٣٥١-٥٠٠)(١٤,٧%)، بينما بلغت أقل نسبة مئوية للمستوى الاقتصادي أكثر من ٥٠٠ (٧,٣%)، وترجح الدراسة ان قلة الراتب الأساسي للفرد الموظف وعدم تلبيته لحاجات الأسرة الأساسية والكمالية قد يجعل السائق يشعر بالقلق والاضطراب وزيادة الانفعالات النفسية والفكرية، الأمر الذي يؤدي به إلى جعل قيادة المركبة مهنة تساعده على تحسين المستوى المعيشي له مما يجعله يقود المركبه في كافة المواقف سواء كانت صعبة أو سلهة .

جدول(٩)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة

مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ٥ سنوات	٧٤	٢٤,٧
٥-١٠ سنوات	١٠٣	٣٤,٣
١١-١٥سنة	٥٠	١٦,٧
١٦-٢٠ سنة	٣٢	١٠,٧
أكثر من ٢٠ سنة	٤١	١٣,٧
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (٩) أن أعلى نسبة مئوية لأفراد العينة تبعا لمتغير مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة مابين (٥-١٠ سنوات) وبنسبة مئوية (٣٤,٣%) بينما بلغت أقل نسبة ما بين (١٦-٢٠سنة) (١٠,٧%)، وهذا يعني انه من يرتكب الحادث المروري قد لا يكون لديه خبرات طويلة في امتلاك الرخصة.

جدول(١٠)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير مدة ممارسة بقيادة السيارة

مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ٥ سنوات	٩٤	٣١,٣
٥-١٠ سنوات	١٠١	٣٣,٧
١٥- ١١سنة	٤٩	١٦,٣
١٦-٢٠ سنة	٢٤	٨,٠
أكثر من ٢٠ سنة	٣٢	١٠,٧
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٠) أن أعلى نسبة مئوية لمتغير مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة ما بين (٥-١٠سنوات) وقد بلغت (٣٣,٧%)، بينما بلغت أقل ما بين (١٦-٢٠ سنة) (٨,٠%)، وعلى الرغم من هذه الفترة الطويلة إلاّ أن حالات القلق والانفعالية وشعور السائق بعدم المبالاة وعدم الاهتمام سببان لوقوع حادث سير بسبب المواقف المفاجئة التي قد يتعرض لها السائق.

جدول(١١)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير عدد الحوادث

عدد الحوادث	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ٣	٢٤٩	٨٣,٠
٣-٦ حوادث	٤٢	١٤,٠
٧-١٠ حادث	٦	٢,٠
أكثر من ١٠ حوادث	٣	١,٠
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١١) أن أعلى نسبة لأفراد العينة تبعا لمتغيرعدد الحوادث التي تعرضت لها (اقل من ٣ حوادث) قد بلغت (٨٣,٠%)، وأقل نسبة مئوية (أكثر من ١٠

حوادث) وقد بلغت(١,٠%)، وهذا يدل على أنه قلت عدد الحوادث لا يرتبط بإرتكاب حادث مروري أو عدم ارتكابه لأن السائق قد يكون لم يسجل له حادث بعد ألا أنه قد يفاجئ به مع غيره.

جدول(١٢)

توزيع إجابات أفراد-العينة تبعاً لمتغير نوع الحادث

نوع الحادث	التكرار	النسبة المئوية
تصادم	٢٢٤	٧٥,٧
تدهور	٥٣	١٧,٧
دهس	٢٣	٧,٧
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٢) أن أعلى نسبة لأفراد العينة تبعا لمتغير نوع الحادث الذي تعرضت له (تصادم) بنسبة مئوية (٧٥,٧%) وأقل نسبة المئوية كانت لنوع الحادث (دهس) (٧,٧%)، وترى الدراسة أن كثرة هذه الانواع من الحوادث تتمركز في المدينة وبالتالي فحالة الازدحام وقيادة المركبة بسرعة زائدة يؤدي بالسائقين إلى التدافع والتجاوز والتهور ومن ثم تصادم المركبات .

جدول(١٣)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير عدد المخالفات المرورية

عدد المخالفات المرورية	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ٨	١٩٠	٦٣,٣
٨-١٥	٩٨	٣٢,٧
١٦-٢٥	٦	٢,٠
أكثر من ٢٥	٦	٢,٠
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٣) أن أعلى نسبة مئوية لأفراد العينة تبعا لمتغير عدد المخالفات المرورية (أقل من ٨) (٦٣,٣%)، وكانت أقل نسبة مئوية (١٦-٢٥)و (أكثر من ٢٥) حيث بلغت النسبة المئوية (٢,٠%)، ومن هنا فقد يكون السائق ملتزماً طوال فترة القيادة إلا أنه حين

يتعرض لموقف مفاجئ تزيد لديه مشاعر الاندفاعية، وسرعة الاستجابة مما يجعله يقود السيارة بسرعة زائدة ومن هنا يرتكب حادثاً مرورياً.

جدول(١٤)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير ملكية السيارة

ملكية السيارة	التكرار	النسبة المئوية
حكومية	٤٢	١٤,٠
خاصة	٢٠٥	٦٨,٣
اجرة	٤٣	١٤,٣
الاجابة "غير ذلك"	١٠	٣,٣
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٤)أن أعلى نسبة مئوية لأفراد العينة تبعا لمتغير ملكية السيارة التي يقودها (خاصة) (٦٨,٣%)، وكانت أقل نسبة مئوية للاجابة (غير ذلك) حيث بلغت النسبة المئوية (٣,٣%)، وعلى اعتبار أنها خاصة فقد يكون السائق يحاول من خلالها حب الظهور والتفاخر، لذا فإنه يقود المركبة بعدم مبالاة وانتباه .

جدول(١٥)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير السبب المباشر لوقوع الحادث

السبب المباشر لوقوع الحادث	التكرار	النسبة المئوية
سرعة زائدة	٥٤	١٨,٠
عدم مراعاة أولويات المرور	١٠٩	٣٦,٣
عدم الانتباه لشو اخص المرور	٤٣	١٤,٣
جميع ما ذكر	٩٤	٣١,٣
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٥) أن أعلى نسبة مئوية لمتغير السبب المباشر لوقوع الحادث (عدم مراعاة اولويات المرور) (٣٦,٣%) وبينما بلغت أقل نسبة مئوية (عدم الانتباه لشو اخص المرور) (١٤,٣%)، وقد يعود ذلك للجهل بأولويات المرور، أو عدم الخضوع لدورات تدريبية، أو قيادة بسرعة زائدة لعدم المبالاة والاكتراث مما يعرضه لحادث مروري.

جدول(١٦)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير تقدير نتائج الحادث

تقدير نتائج الحادث	التكرار	النسبة المئوية
قوية	٣٦	١٢,٠
متوسطة	١٥٧	٥٢,٣
بسيطة	١٠٧	٣٥,٧
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٦) أن أعلى نسبة مئوية لأفراد العينة تبعا لمتغير تقديرك لنتائج الحادث الذي تعرضت له(متوسطة)(٥٢,٣%)، وبينما بلغت أقل نسبة مئوية (قوية)(١٢,٠%)، وذلك حسب وجهة نظرة السائق للخسائر التي يتعرض لها.

جدول(١٧)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير نتائج الحادث

نتائج الحادث	التكرار	النسبة المئوية
وفيات	٥٨	١٩,٣
جرحى	١٦٧	٥٥,٧
تشوهات	٧٥	٢٥,٠
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٧) أن أعلى نسبة مئوية لمتغير نتائج الحادث (تشوهات) (٥٥,٧ %) وأقل نسبة مئوية كانت (وفيات) بالنسبة مئوية (١٩,٣%) وترى الدراسة أن الخسائر التي تخلفها حوادث السير قد تؤدي إلى خلق مشكلة نفسية للمصاب ففي حالة إصابة السائق أو المشاة بعاهة دائمة أو غير دائمة فإن ذلك يقف عائقاً يحول دون توفير حاجاته الأساسية لنفسه ولأسرته.

جدول(١٨)

توزيع إجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير ساعات التدريب على قيادة السيارات

ساعات التدريب على قيادة السيارات	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ٢٠	١٢٥	٤١,٧
٢٠-٣٠	١٠٨	٣٦,٠
٣١-٤٥	٤٨	١٦,٠
٤٦-٦٠	١٠	٣,٣
أكثر من ٦٠	٩	٣,٠
المجموع	٣٠٠	١٠٠,٠

يظهر من جدول (١٨) أن أعلى نسبة مئوية لأفراد العينة تبعا لمتغير ساعة التدريب التي حصلت عليها (أقل من ٢٠ساعة) (٤١,٧ %)، بينما بلغت أقل نسبة مئوية (أكثر من ٦٠ساعة) (٣,٠%)، ففي هذه الحالة يكون المتدرب قد حصل على رخصة القيادة بالواسطة و يكون خاضعاً لساعات تدريب قليلة بداية تعلمّه على قيادة المركبة.

ثانياً: النتائج المتعلقة بالإجابة عن اسئلة الدراسة:

السؤال الأول: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية الادراكية لدى السائقين و ارتكابهم للحوادث المرورية؟

للإجابة عن السؤال الأول تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير، جدول (١٩) يوضح ذلك.

جدول (١٩)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
١	لديك معرفة بأولويات المرور	٤,٤٨	٠,٦٤
٢	إن عدم مراعاة أولويات المرور من قبل السائق يزيد من احتمالية تعرض السائق لارتكاب حادث مروري	٤,٥٥	٠,٧٠
٣	تزداد احتمالية وقوع الحادث عندما لا يتابع السائق الشواخص المرورية	٤,٣٣	٠,٩٣
٤	إن معرفة السائق بمعاني الشواخص المرورية ليس ضروريا	٢,٣٩	١,٤٢
٥	عدم معرفة السائق بدلالات ومعاني الشواخص المرورية يزيد من احتمالية تعرّضه لحادث مروري.	٤,٢٦	٠,٩٣
٦	إن الكثير من السائقين لا يراعون وباستمرار الشواخص المرورية	٣,٨٥	١,١٤
٧	مراعاة الحذر من قبل السائق أمر غير ضروري	٢,٥٦	١,٤٧
٨	غالباً تكون السرعة الزائدة هي المسؤولة عن وقوع حوادث السير.	٤,٠٥	١,٠٣
٩	غالباً يحرص السائق على الالتزام ومراقبة شواخص السرعة أثناء القيادة.	٣,٦٣	١,٠٩
١٠	إن غياب الرقابة المرورية أمر مشجع على ارتكاب حادث مروري.	٣,٩١	١,١٤
١١	عدم وجود متابعة من قبل الجهات المختصة بتعريف السائقين باللوائح والقوانين المرورية يزيد من احتمالية ارتكاب السائق لحادث مروري	٣,٩٦	١,٠٤
١٢	عدم متابعة النشرات الإعلامية من قبل السائق باستمرار يزيد من ارتكاب حادث مروري.	٣,٨٢	٠,٩٨
١٣	عدم الاهتمام بما تنبه وسائل الإعلام من نشرات وأخبار حول حوادث السير يزيد من ارتكاب السائق لحادث مروري.	٣,٨٧	٠,٩٦
١٤	إن قصر ساعات التدريب في الدورات التدريبية التي يتلقاها السائق يزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري.	٣,٨٩	١,٠٩

١٥	إن عدم الاهتمام بمحتوى الدورات التدريبية من قبل السائقين يزيد من احتمالية ارتكابهم لحادث مروري.	٣,٩٩	٠,٩٩
١٦	عدم خضوع السائقين لدورات تدريبية بشكل يزيد من احتمالية ارتكابهم لحادث مروري.	٣,٦٤	١,٢٢
	المجموع الكلي	٣,٨٢	٠,٤٩

يظهر من الجدول رقم (١٩) أن أعلى متوسط حسابي بلغ (٤,٥٥)، كان للفقرة رقم (٢) التي تنص على " إن عدم مراعاة أولويات المرور من قبل السائق يزيد من احتمالية تعرض السائق لارتكاب حادث مروري " ، وجاءت الفقرة رقم (١) والتي تنص على " لديك معرفة بأولويات المرور " بمتوسط حسابي (٤,٤٨)، وجاءت الفقرة رقم (٣) والتي تنص على " تزداد احتمالية وقوع الحادث عندما لا يتابع السائق الشواخص المرورية " بمتوسط حسابي (٤,٣٣)، أما أقل المتوسطات الحسابية فكانت للفقرة رقم (٤) والتي تنص على " إن معرفة السائق بمعاني الشواخص المرورية ليس ضروريا " حيث بلغ (٢,٣٩).

و ترى الدراسة أن من الأسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث السير هي أن السائق غير مبالٍ بوجود شواخص مرورية على الطرقات فمتى ما أدرك السائق أهمية الشواخص المرورية فإنه سينتبه لوجودها ويتابع معانيها ومن ثم تقل حوادث المرور .

واختلفت دراسة توم مسنكول (Tom Mcnichol, 2004) في ذلك حيث أنها بينت أنه قبل وجود القواعد المنظمة كان لجميع مستخدمي الطرق نفس الحق في الاستخدام وكان الناس يتبعون الدور للمرور عبر التقاطعات، إلا أنه بتصميم الإشارات المرورية على اعتبار أنها شعار للأمان والسلام، إلا أنها عبارة عن حادث مخطط له.

واختلفت دراسة الشريف (١٩٩٣) والتي كانت بعنوان "حوادث الباصات في الأردن وعلاقتها بالبيئة"، حيث أشارت إلى أن الحادث لا يعني أن سائقي الباصات غير مؤهلين لقيادة

الباصات، ولا يتحلون بالصبر، وغير مدربين، ولا يتحملون مـسؤولية، ولكـنهم يتعرضـون لمواقف تثير انفعالاتهم وتجعلهم يقودن الباصات بسرعة زائدة، ومن ثم ارتكاب حادث مروري، أما دراسة هنريك لسترنيا وسيفن بيرتون (Henrikli lliestierna, sven britton, 2006) فقد أشارت إلى ضرورة وجود إجراءات صارمة للحد من حوادث السير من حيث اختيار الـسيارة الجيدة والسائق الجيد؛ لمنع حوادث السير وأنه لابد من استخدام حزام الأمان للحـصول علـى قيادة آمنة، وهكذا فإن اتباع القوانين المنظمة تجعل السائق يضبط انفعالاتة وبالتالي فإن الحوداث المرورية قد تتناقص تدريجياً.

السؤال الثاني: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية التقويمية لدى الـسائقين وارتكـابهم للحوادث المرورية؟

للإجابة عن السؤال الثاني تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية، والجـدول (٢٠) يوضح ذلك.

جدول (٢٠)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
١	أستطيع تجنب الحوادث حتى لو كنت أسير بسرعة عالية.	٢,٤٩	١,٣٦
٢	إن سرعتي الزائدة ليس لها علاقة بارتكاب الحوادث طالما أنني أقود سيارتي بمهارة.	٢,٣٨	١,٢٥
٣	مهارتي وخبرتي القيادية تجعلني قادر على تفادي ارتكاب حادث مروري.	٢,٩٩	١,٣٦
٤	إن سرعتي الزائدة تجعلني معرّض لارتكاب حادث مروري بصورة أكبر.	٤,١٦	١,٠٠
٥	إن السرعة الزائدة تؤدي لنتائج أكثر خطورة	٤,٤٣	٠,٩٠

٦	كلما كانت سرعتي أكبر أثناء القيادة كلما فقدت السيطرة على المركبة.	٤,٣٩	٠,٨٤
٧	تغيير مساري يضر بالسائقين الآخرين.	٤,٢٩	٠,٩٧
٨	سهولة تطبيق القوانين بالنسبة لي كسائق يجعلني غير مبالٍ بوجودها.	٣,٠٥	١,٣١
٩	عدم وجود رقيب سير يزيد من احتمالية ارتكاب السائق لحادث مروري.	٣,٥٢	١,٢١
١٠	إن عدم وضوح بعض القوانين والتشريعات المنصوص عليها يزيد من احتمالية ارتكاب السائق لحادث مروري.	٣,٨١	١,٠٣
١١	استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يقلل من سيطرة السائق على المركبة ويزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري.	٤,٤٣	٠,٧٨
١٢	استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يقلل من درجة تركيز السائق ويزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري	٤,٣٧	٠,٩٢
١٣	أجهل الكثير من أولويات المرور واللافتات المرورية ومعانيها.	٣,١٥	١,٣١
١٤	لا أعتقد أن عدم الالتزام باللوائح المرورية يزيد من احتمالية ارتكابي لحادث مروري.	٢,٨٨	١,٣٨
	المجموع الكلي	٣,٥٩	٠,٥٣

يظهر من الجدول رقم (٢٠) أن أعلى متوسط حسابي بلغ (٤,٤٣) وكان للفقـــرة (١١) التي تنص على " استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يقلل من درجة تركيز السائق ويزيـــد مـــن احتمالية ارتكابه لحادث مروري " ، وبلغ المتوسط الحسابي للفقرة (٥) " إن الســرعة الزائـــدة تؤدي لنتائج أكثر خطورة " وقد بلغ (٤,٤٣)، وبلغ المتوسط الحسابي (٤,٣٩) للفقرة (٦) والتي تنص على " كلما كانت سرعتي أكبر أثناء القيادة كلما فقدت السيطرة على المركبة " ، أما أقـــل المتوسطات الحسابيات فكانت الفقرة (٢) والتي تنص على " إن سرعتي الزائدة ليس لها علاقـــة بارتكاب الحوادث طالما أنني أقود سيارتي بمهارة " وبلغ (٢,٣٨).

وبالتالي أن السائق مرتكب الحادث المروري يجد نفسه أمام الحادث ولا يرتدع لأنه على يقين ثابت أن عدم الانتباه والتركيز الذي يتعرض إليه نتيجة استخدام الهاتف النقال، سبباً أساسياً

لوقوعه في حادث مروري لذا ينبغي على السائق توخي الحيطة والحذر وعدم استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة الأمر الذي يؤدي إلى تجنب الحودات المرورية.

وبناءاً على ما سبق وجود علاقة بين السلوكات الخاطئة للسائقين ووقوع الحوادث المرورية كالسرعة الزائدة التي تؤدي إلى فقدان السيطرة على المركبة، واستخدام الهاتف النقال مما يؤدي إلى تدني درجة تركيز السائق؛ لانشغاله بالمكالمة الهاتفية وبالتالي يؤدي إلى زيادة في احتمالية وقوع حوادث السير.

وأشارت دراسة روسبا (٢٠٠٧) إلى أن سائقي السيارات الذين يعانون من التوتر هم أكثر عرضة لحوادث السير وأن مستويات التوتر تزداد عند التحدث على الهاتف، فهذه المكالمات تعتبر مجهدة ومعقدة وتتعلق بالعمل مما يشتت انتباه السائق، ومن هنا جاءت التوصية بتجنب استخدام الهواتف النقالة أثناء قيادة المركبات، لأن استخدام المحمول أثناء القيادة يقلل من تركيز السائق مما يزيد من احتمال وقوع العديد من الحوادث على الطرقات وهذا ما توصلت إليه هذه الدراسة.

السؤال الثالث: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية الانفعالية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

للإجابة عن السؤال الثالث تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث، والجدول (٢١) يوضح ذلك.

جدول (٢١)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
١	إن معظم السائقين الذين يرتكبون الحوادث لا يتحلون بالصبر.	٣,٨٩	١,١٢
٢	الأنانية لدى بعض السائقين مسبب من مسببات الحادث المروري.	٤,١٤	٠,٩٠
٣	إهمال بعض السائقين لمركباتهم وصيانتها دورياً سبب من مسببات الحادث المروري.	٤,٣١	٠,٨١
٤	اللامبالاة بالأنظمة والتعليمات لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٤,٢٧	٠,٧٧
٥	إن كثيراً من السائقين يتجاهلون ما قد يحدث لهم أو للآخرين من أضرار نتيجة السرعة فيميلون إلى التسابق وتجاوز المركبات الأخرى أثناء القيادة.	٤,١١	٠,٩٣
٦	الشعور بالقلق لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٩٧	٠,٨٨
٧	الثقة الزائدة لدى بعض السائقين يعتبر سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٧٨	١,٠٠
٨	إن معظم السائقين الذين يرتكبون الحوادث يحاولون إثبات وجوده بقيادتهم لمركباتهم.	٣,٥٥	١,١٤
٩	الاستسلام للواقع المعاش لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٦٠	١,٠٦
١٠	التشاؤمية التي يعاني منها بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٦٦	١,٠٥

١١	الانفعالية التي يعاني منها بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٩٩	٠,٩٣
١٢	التفاخر بالمهارات القيادية وحب الظهور لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٩٨	٠,٩٨
١٣	إن كثيراً من السائقين الذين يرتكبون الحوادث يتصفون بالعناد فيميلون إلى التدافع وتجاوز المركبات الأخرى.	٣,٨٨	٠,٩٩
١٤	الاندفاعية التي يعاني منها بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٤,٠٧	٠,٨٨
١٥	الإرهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٤,٣٠	٠,٨٥
١٦	تفضيل المصلحة الخاصة على المصلحة العامة لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.	٣,٧٨	١,١٢
	المجموع	٣,٩٥	٠,٥٧

يظهر من الجدول رقم (٢١) أن أعلى متوسط حسابي بلغ (٤,٣١) وكان للفقرة (٣) التي تنص على " إهمال بعض السائقين لمركباتهم وصيانتها دورياً سبب من مسببات الحادث المروري " ، بعدها جاءت الفقرة (١٥) والتي تنص على " الإرهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري " بمتوسط حسابي وبلغ (٤,٣٠)، وبعد ذلك الفقرة (٢) والتي تنص " الأنانية لدى بعض السائقين مسبب من مسببات الحادث المروري " بمتوسط حسابي (٤,١٤)،أما أقل المتوسطات الحسابية كان للفقرة (٨) والتي تنص على " إن معظم السائقين الذين يرتكبون الحوادث يحاولون إثبات وجودهم بقيادتهم لمركباتهم" وقد بلغ (٣,٥٥).

ويظهر مما سبق أن هناك عوامل تؤدي إلى وقوع حوادث السير منها عدم صيانة المركبة باستمرار وإهمالها، والحالة النفسية والجسمية للسائق كالارهاق الشديد، والانفعالية، والتشاؤمية، والاستسلام للواقع المعاش، وبالتالي السرعة الزائدة، واللامبالاة بالأنظمة والتعليمات مما يؤدي إلى زيادة احتمالية وقوع حوادث السير.

وأشارت دراسة الغابري (٢٠٠٦) إلى أن حوادث الطرق من أكبر المشكلات التي يعاني منها شعوب العالم وذلك بما تسببه من خسائر فادحة ومفجعة مباشرة وغير مباشرة للأفراد ضحايا هذه الحوادث ولذويهم وللمجتمع الذي ينتمون إليه، وأوضحت الدراسة أن هناك ثلاثة عناصر أساسية تتسبب في حوادث الطرق وهي السائق والمركبة والطريق بالإضافة إلى الأسباب المباشرة المشجعة على ارتكاب الحوادث والمتمثلة بالمشاة وخاصة الأطفال التي تتراوح أعمارهم ما بين (٥-١٤) سنة، أما عوائق الطريق فهي كثيرة كالأعمدة الحديدية، والأعمدة الخرسانية، وتتفاوت المخاطر المترتبة عن وجود العوائق حسب نوعية العائق أو حجمة أو وزنه أو قوته، وأن اهم أسباب الحوادث على الطرقات السرعة، وعدم الإلتزام باللوائح وأنظمة السير، وإهمال جوانب الصيانة الفنية للسيارات والمركبات من قبل السائق ووسائل الأمان فيها مثل (حزام الأمان، إشارات، فوانيس، فرامل) وهذا ما أشارت إليه هذه الدراسة بأن السرعة الزائدة واللامبالاة من الأسباب الرئيسية لارتكاب الحوادث المرورية.

أما دراسة غنيم (٢٠٠٤) التي كانت بعنوان "استعمال الأرض التجاري ومشكلة حوادث المرور في مدينة عمان"، والتي توصلت إلى أن استعمال الأرض التجاري السائد في المدينة والذي يأخذ غالباً وفي معظم أنحاء المدينة النمط الخطي أو الشريطي الذي يمتد على جانبي طرق النقل الرئيسة هو استعمال غير مخطط له وغير موجه ولا مسيطر عليه بشكل سليم، الأمر الذي جعله سبباً رئيساً في وقوع حوادث المرور، فهذا النمط من الاستعمال يوفر الشروط الموضوعية التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور وذلك من خلال ما ينتج عنه من تداخل وتعارض في حركة المشاة وحركة المركبات من جهة، وتداخل وتعارض في حركة المركبات مع بعضها من جهة أخرى، وأختلفت معها هذه الدراسة على اعتبار أن مواجهة السائق للموقف

الذي يتعرض إليه يكون الحادث المروري اولاً يكون سواء كــان الــشارع ضــيق أو واســع، فالطريق له دور اذا لم يحسن السائق التصرف او القيادة.

أما دراسة الشمايلة (٢٠٠٥) والتي كانت بعنوان "عزو أسباب حوادث السير من وجهة نظر سائقي المركبات العمومية في محافظة الكرك"، فقد جاءت بنتائج تشابهت مع نتــائج هــذه الدراسة بوجود سلوكيات خاطئة تصدر عن السائقين قبل وقوع الحوادث، حيث توصلت دراسة الشمايلة(٢٠٠٥) إلى أنه تعود حوداث المرور إلى سلوكيات السائقين أنفسهم والتي يتحكم بهــا القدرة والجهد والسلوك المتعلم سواء كان إيجابي أو سلبي أو العوامل الخارجيــة فقــد تكــون الطريق أو المركبة أو المشاة أنفسهم، أو أية ظروف خارجية طارئــة لهــا علاقــة بالحــادث المروري.

وجاءت دراسة البداينة (١٩٩٣) بعنوان "عزو مسؤولية حوادث السير: دراسة تجريبية" بنتائج مشابهة لهذه الدراسة أن الثقافة لدى الفاعل لها دورها في ارتكاب الحادث المــروري أو عدم إرتكابه.

وهذا ما أكدّت عليه نظرية بارسونز بأن الدور الذي يقوم به الإنسان يكــون خاضــعاً للمعتقدات السائدة ومعبراً عن المشاعر التي يمتلكها الإنسان.

السؤال الرابع: هل هناك علاقة بين الديمغرافية والتوجيهات القيمية (الادراكية والتقويمية والانفعالية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

للإجابة عن السؤال الرابع تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية وقيمة (F) والدلالة الإحصائية لكل مجال من مجالات الدراسة على المتغيرات الديمغرافية، وسيتم ذلك بالاعتماد على مجالات الدراسة، جدول رقم (٢٢) يوضح ذلك:

١- مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير:

الجدول(٢٢)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير تبعاً لمتغيرات الدراسة

المغتير	المستوى	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة F	الدلالة الإحصائية
الجنس	ذكور	٣,٨٢	٠,٤٨	٠,٤٥	٠,٥٠
	إناث	٣,٨٣	٠,٥٠		
العمر	١٨-٢٥	٣,٨٢	٠,٥٢	٠,١٥	٠,٩٢
	٢٦-٣٥	٣,٨٧	٠,٤٥		
	٣٦-٤٥	٣,٧٢	٠,٥٠		
	أكثر من ٤٥	٣,٨٤	٠,٥٢		
مكان الإقامة	مدينة	٣,٧٩	٠,٤٥	١,٩٩	٠,١٢
	قرية	٣,٨٥	٠,٥٢		
	بادية	٤,٠١	٠,٥٦		
	مخيم	٣,٩٦	٠,٥٢		
الحالة الاجتماعية	متزوج	٣,٨٤	٠,٤٧	١,٨٣	٠,١٤
	أعزب	٣,٧٩	٠,٥٠		
	أرمل	٣,٨١	٠,٦٩		
	مطلق	٣,٧٥	٠,٦٢		
المستوى التعليمي	أمي	٣,٨٦	٠,٥٢	٠,٧٥	٠,٥٥
	أساسي	٣,٨٦	٠,٤٥		
	ثانوي	٣,٨٢	٠,٤٩		
	بكالوريوس	٣,٧٨	٠,٤٧		
	دراسات عليا	٣,٨٠	٠,٦٩		

المهنة	موظف	٣,٨٠	٠,٤٥	٣,٢٥	٠,٠١
	سائق	٣,٨٩	٠,٥٤		
	طالب	٣,٩٧	٠,٤١		
	عامل مياومة	٣,٥٢	٠,٦٠		
	غير ذلك	٣,٧٤	٠,٤٢		
دخل الأسرة	أقل من ١٥٠ دينار	٣,٩٠	٠,٤٧	٠,٧٣	٠,٥٦
	١٥٠-٢٥٠	٣,٨٨	٠,٥١		
	٢٥١-٣٥٠	٣,٧٣	٠,٤٦		
	٣٥١-٥٠٠	٣,٧٢	٠,٣٥		
	أكثر من ٥٠٠	٣,٧١	٠,٤٩		
مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة	أقل من ٥ سنوات	٣,٨٠	٠,٤٧	٠,٥١	٠,٧٢
	٥-١٠سنوات	٣,٩٢	٠,٤٩		
	١١-١٥ سنة	٣,٧٧	٠,٥٢		
	١٦-٢٠سنة	٣,٦٩	٠,٣٨		
	أكثر من ٢٠	٣,٨٦	٠,٥٢		
مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة	أقل من ٥ سنوات	٣,٨٩	٠,٥٣	٠,٧٨	٠,٥٣
	٥-١٠سنوات	٣,٧٩	٠,٤٥		
	١١-١٥ سنة	٣,٧٦	٠,٥٢		
	١٦-٢٠سنة	٣,٧٨	٠,٣٤		
	أكثر من ٢٠	٣,٨٨	٠,٥٥		
عدد الحوادث التي تعرضت لها	اقل من ٣ حوادث	3.82	0.49	0.54	0.65
	٣-٦ حوادث	3.92	0.49		
	٧-١٠ حوادث	3.97	0.46		
	أكثر من ١٠ حوادث	3.29	0.19		
نوع الحادث الذي تعرضت له	تصادم	٣,٨٢	٠,٥٠	٢,٤٥	٠,٠٩
	تدهور	٣,٨١	٠,٤٤		
	دهس	٣,٨٩	٠,٤٤		
عدد المخالفات المرورية	اقل من ٨	٣,٨٤	٠,٤٩	٠,٣٠	٠,٨٢
	من ٨-١٥	٣,٧٤	٠,٤٦		
	من ١٦-٢٥	٣,٩٤	٠,٤٦		
	أكثر من ٢٥	٣,٦٥	٠,٢٩		
ملكية السيارة التي يقودها السائق	حكومية	٣,٩٧	٠,٥٣	١,٧٥	٠,١٦
	خاصة	٣,٨٠	٠,٥٠		
	أجرة	٣,٨٢	٠,٣٩		

	غير ذلك	٣,٩٠	٠,٤٥		
السبب المباشر لوقوع الحادث	سرعة زائدة	٣,٨٨	٠,٥٨	٠,٠٣	٠,٩٩
	عدم مراعاة أولويات المرور	٣,٧٥	٠,٤٦		
	عدم الانتباه لشواخص المرور	٣,٨٨	٠,٤٦		
	الطرف الآخر	٣,٨٠	٠,٤٧		
تقديرك لنتائج الحادث الذي تعرضت له	قوية	٤,١٤	٠,٤٧	٠,٦٥	٠,٥٢
	متوسطة	٣,٨٣	٠,٥٤		
	بسيطة	٣,٧٩	٠,٤٢		
نتائج الحادث الذي تعرضت له	وفيات	٣,٨٤	٠,٥٩	٠,٨٥	٠,٤٣
	جرحى	٣,٩٣	٠,٤٨		
	تشوهات	٣,٧٦	٠,٣٧		
عدد ساعات التدريب التي حصلت عليها	اقل من ٢٠	٣,٨٠	٠,٤٨	٠,٧٥	٠,٥٦
	٢١-٣٠ ساعة	٣,٩٠	٠,٥٠		
	٣١-٤٥ ساعة	٣,٨٩	٠,٤٧		
	٤٦-٦٠ ساعة	٣,٥٦	٠,٤١		
	أكثر من ٦٠ساعة	٣,٦٥	٠,٥٢		

يظهر من الجدول رقم (٢٢) ما يلي:

١. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للإناث (٣,٨٣)، وبلغ للذكور (٣,٨٢)، وبلغت قيمة (F) (٠,٤٥) وبدلالة إحصائية (٠,٥٠)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير الجنس على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير.

يظهر من خلال النتائج السابقة وجود عدة عوامل لارتكاب الحادث المروري، ومنها عدم الانتباه والحذر أثناء السير على الطرقات والسرعة الزائدة أثناء القيادة، وقد أظهرت النتائج أن الشعور بعدم اللامبالاة بالأنظمة والتعليمات وبأولويات المرور وعدم الاهتمام بمحتوى الدورات التدريبية يزيد لدى السائقين الذكور منه عند الإناث ويعود السبب في ذلك للثقة الزائدة

بمهاراتهم القيادية للمركبة وحب الظهور، كما أن الإناث بطبيعتهن أكثر التزاماً وتقيداً بأولويات المرور وبحدود السرعة من الذكور، ولأن نظرة المجتمع اتجاه الأنثى ما زالت ترتبط بالعادات والتقاليد التي ترى أن القيادة سلوك يجب أن يتولاه الذكر وليس الأنثى وأن القيادة عمل صعب لا يمكن للأنثى أن تتعلمه إلا بعد فترات طويلة والمسؤول عن إنجاز ما تريده لا بد أن يقوم به أبوها أو زوجها لذلك لا داعي لتعلم القيادة.

٢. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(٢٦-٣٥) (٣,٨٧)، وبلغ للفئة(اكثر من ٤٥) (٣,٨٤)، وبلغ للفئة (١٨-٢٥) (٣,٨٢)،وبلغ للفئة(٣٦-٤٥) (٣,٧٢)، وبلغت قيمة (F) (٠,١٥) وبدلالة إحصائية (٠,٩٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير العمر على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير العمر.

يظهر مما سبق أن الفئة العمرية (٢٦-٣٥) هي الفئة الأكبر استخداماً للمركبات من باقي الأعمار لان أغلب الفئات تتولى القيادة في مجتمعنا الأردني بعد الحصول على رخصة القيادة وتكون بعد سن (١٨) سنة، وبالتالي هي الأكثر إدراكاً لأهمية معرفة معاني الشواخص المرورية وأولويات المرور والإلتزام فمن هم أصغر، أما الفئة العمرية (١٨-٢٥) فكان رأيهم أن مراعاة الحذر من قبل السائق يمكن أن يقلل من ارتكاب حوادث السير، أما عن رأيهم بالسرعة الزائدة فكان أنه للسرعة الزائدة دور في وقوع حوادث السير ويعود لأن هذه الفئة لا تقدّر المخاطر التي تنجم عن حوادث السير بسبب صغر سنهم ولأنهم لا زالوا خاضعين لعمليات تعلم وتنشئة أسرية ومجتمعية ومعرضين لمواقف بسيطة، بينما كانت الفئة العمرية (أكثر من ٤٦) سنة هي الفئة الأكثر إدراكاً لمخاطر السرعة الزائدة لذلك من الملاحظ أن السائقين الذين تزيد أعمارهم عن (٤٦) سنة أقل سرعة أثناء قيادة مركباتهم من غيرهم، أما عن حرص

السائقين على الالتزام بشواخص السرعة فكان أكثرهم إلتزاماً بها هم السائقين من الفئة العمرية (٣٦-٤٥) سنة وذلك لإدراك هذه الفئة العمرية بمخاطر السرعة الزائدة ، بينما كان السائقين من الفئة العمرية (أكثر من ٤٦ سنة) سنة أقل إلتزاماً بشواخص السرعة وذلك شعوراً منهم بأن خبرتهم الطويلة في قيادة المركبات قادرة على تفاديهم حادث مروري وبالتالي قناعتهم فهم يقودون المركبة بسرعة عالية ورغم اقتناعهم بأن السرعة الزائدة هي من الأسباب الرئيسية لوقوع حوادث السير، أما فيما يخص قصر ساعات التدريب وعدم الاهتمام بمحتواها فكان لها دور في وقوع حوادث السير خاصة في الفئات العمرية الأصغر متمثلة في الفئة العمرية (١٨-٢٥) سنة لأنه ليس لديهم الخبرة والمهارة الكافية في قيادة المركبات آخذين بعين الاعتبار أن القوانين تمنع قيادة المركبات لمن هم في سن أصغر من (١٨) سنة تكوّن لديهم شعور بأنه ليس من الضروري الإطلاع على القوانين المتبدلة والخضوع لدورات تدريبية لأن ذلك يقلل من منزلتهم القيادية.

٣. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمكان الإقامة (بادية) (٤,٠١)، وبلغ لمكان الإقامة (مخيم) (٣,٧٩)،وبلغ لمكان الإقامة (قرية) (٣,٨٥)،وبلغ لمكان الإقامة (مدينة) (٣,٧٩)، وبلغت قيمة (F) (١,٩٩) وبدلالة إحصائية (٠,١٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير مكان الإقامة على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدي السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير مكان الاقامة.

٤. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(متزوج) (٣,٨٤)، وبلغ للفئة(ارمل) (٣,٨١) ،وبلغ للفئة (اعزب) (٣,٧٩) ،وبلغ للفئة (مطلق)(٨,٠٠)، وبلغت قيمة (F) (١,٨٣) وبدلالة إحصائية (٠,١٤)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير

الحالة الاجتماعية على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدي السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير الحالة الاجتماعية.

٥. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للمستوى التعليمي (أمي) و (أساسي) (٣,٨٦)، وبلغ للمستوى التعليمي (ثانوي)(٣,٨٢)، وبلغ للمستوى التعليمي (دراسات عليا) (٣,٨٠)، وبلغ للمستوى التعليمي (بكالوريوس) (٣,٧٨)، وبلغت قيمة (F) (٠,٧٥) وبدلالة إحصائية (٠,٥٥)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير المستوى التعليمي على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدي السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير المستوى التعليمي.

٦. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(طالب)(٣,٩٧)، وبلغ للفئة (سائق)(٣,٨٩)، وبلغ للفئة(موظف) (٣,٨٠)، وبلغ للفئة (غير ذلك) (٣,٧٤)، وبلغ للفئة(عامل مياومة) (٣,٥٢)، وبلغت قيمة (F) (٣,٢٥) وبدلالة إحصائية (٠,٠١)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير المهنة على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدي السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير المهنة.

٧. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لدخل الأسرة (اقل من ١٥٠) (٣,٩٠)، وبلغ لدخل الأسرة (١٥٠-٢٥٠) (٣,٨٨)،وبلغ لدخل الأسرة (٢٥١-٣٥٠) (٣,٧٣)، وبلغ لدخل الأسرة (٣٥١-٥٠٠)(٣,٧٢)، وبلغ لدخل الأسرة (اكثر من ٥٠٠) (٣,٧١)، وبلغت قيمة (F) (٠,٧٣) وبدلالة إحصائية (٠,٥٦)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير دخل الأسرة على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير دخل الأسرة.

٨. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(٥-١٠ سنوات) (٣,٩٢)، وبلغ للفئة(أكثر من ٢٠ سنة)(٣,٨٦) ، وبلغ للفئة(أقل من ٥سنوات) (٣,٨٠) ،وبلغ للفئة (١١-١٥سنه) (٣,٧٧)،كما بلغ للفئه(١٦-٢٠ سنة)(٣,٦٩) وبلغت قيمة (F) (٠,٥١) وبدلالة إحصائية (٠,٧٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير مدة امتلاك السائق لرخصة القياده بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير.

٩. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(إقل من ٥ سنوات) (٣,٨٩)، وبلغ للفئة(أكثر من ٢٠ سنة)(٣,٨٨) ، وبلغ للفئة(٥-١٠ سنوات) (٣,٧٩) ،وبلغ للفئة (١٦-٢٠ سنه) (٣,٧٨)،كما بلغ للفئه (١١-١٥ سنة)(٣,٧٦) وبلغت قيمة (F) (٠,٧٨) وبدلالة إحصائية (٠,٥٣)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تاثير متغير مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير.

١٠. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(٧-١٠ حوادث) (٣,٩٧)، وبلغ للفئة(٣-٦ حوادث)(٣,٩٢) ، وبلغ للفئة(اقل من ٣ حوادث) (٣,٨٢) ،وبلغ للفئة (اكثر من ١٠ حوادث) (٣,٢٩)، وبلغت قيمة (F) (٠,٥٤) وبدلالة إحصائية (٠,٦٥)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير الحوادث التي تعرضت لها على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين

١١. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(دهس) (٣,٨٩)، وبلغ للفئة(تصادم)(٣,٨٢)، وبلغ للفئة(تدهور) (٣,٨١)، وبلغت قيمة (F) (٢,٤٥) وبدلالة إحصائية (٠,٠٩)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغيرنوع الحوادث الذي تعرضت لها على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين السير ومتغير نوع الحادث الذي تعرضت له.

١٢. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للعدد المخالفات (١٦-٢٥)(٣,٩٤)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٥) لعدد الحوادث (اقل من ٨) ،ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٧٤) لعدد الحوادث (من ٨-١٥)، بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٦٥) لعدد الحوادث (أكثر من ٢٥) وبلغت قيمة (F) (٠,٣٠) وبدلالة إحصائية (٠,٨٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير عدد المخالفات على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير.

١٣. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لملكية السيارة (حكومية)(٣,٩٧) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٠) لملكية السيارة (غير ذلك) ،ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٢) لملكية السيارة (اجرة) بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٨٠) لملكية السيارة (خاصة) وبلغت قيمة (F) (١,٧٥) وبدلالة إحصائية (٠,١٦)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير لمتغير ملكية السيارة.

١٤. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير السبب المباشر للحادث (سرعة زائدة) و (عدم الانتباه لشواخص المرور) (٣,٨٨)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٠) لمتغير السبب المباشر للحادث (لطرف الآخر)، بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٧٥) لمتغير السبب المباشر للحادث (عدم مراعاة أولويات المرور)، وبلغت قيمة (F) (٠,٠٣) وبدلالة إحصائية (٠,٩٩)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير لمجال ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير لمتغير السبب المباشر لوقوع الحادث.

١٥. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لدرجة "قوية " (٤,١٤)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٣) لدرجة "متوسطة" ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٧٩) لدرجة "بسيطة" وبلغت قيمة (F) (٠,٦٥) وبدلالة إحصائية (٠,٥٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير تقديرك لنتائج الحادث.

١٦. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير نتائج الحادث (جرحى) (٣,٩٣)، ثم جاء المتوسط الحسابي(٣,٨٤) لمتغير نتائج الحادث (وفيات)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٧٦) لمتغير نتائج الحادث (تشوهات) وبلغت قيمة (F) (٠,٨٥) وبدلالة إحصائية (٠,٤٣)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير لثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير نتائج الحادث.

١٧. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير عدد ساعات التدريب (٢٠-٣٠ساعة) (٣,٩٠)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٩) لمتغير عدد ساعات التدريب (٣١-٤٥ ساعة) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٠) لمتغير عدد ساعات التدريب (اقل من ٢٠ ساعة)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٦٥) لمتغير عدد ساعات التدريب (اكثر من ٦٠ ساعة) ،بينما بلغت أقل (٣,٥٦) لمتغير عدد ساعات التدريب (٤٦-٦٠ ساعة)وبلغت قيمة (F) (٠,٧٥) وبدلالة إحصائية (٠,٥٦)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير ومتغير عدد ساعات التدريب.

- مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً لمتغيرات الدراسة.

جدول (٢٣)

مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً لمتغيرات الدراسة

المتغير	المستوى	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة f	الدلالة الإحصائية
الجنس	ذكور	٣,٦٣	٠,٥٢	٠,٠١	٠,٩٢
	إناث	٣,٥٨	٠,٥٨		
العمر	١٨-٢٥	٣,٧٥	٠,٦٠	١,٥٠	٠,٢٢
	٢٦-٣٥	٣,٦٣	٠,٥٣		
	٣٦-٤٥	٣,٤٦	٠,٤٠		
	أكثر من ٤٦	٣,٥٣	٠,٥٦		
مكان الإقامة	مدينة	٣,٥٥	٠,٥٣	٣,٩٣	٠,٠١
	قرية	٣,٦١	٠,٥٣		
	بادية	٣,٩٠	٠,٦٢		
	مخيم	٣,٩٦	٠,٥٢		
الحالة الاجتماعية	متزوج	٣,٥٦	٠,٥٣	٣,٤٨	٠,٠١
	أعزب	٣,٦٥	٠,٤٨		
	أرمل	٣,٦١	٠,٩٢		
	مطلق	٣,٩١	٠,٤٨		
المستوى التعليمي	أمي	٣,٤١	٠,٥٥	٠,٨٥	٠,٤٩
	أساسي	٣,٦١	٠,٤٨		
	ثانوي	٣,٦١	٠,٥٥		
	بكالوريوس	٣,٥٧	٠,٤٩		
	دراسات عليا	٣,٦٥	٠,٧٥		
المهنة	موظف	٣,٦١	٠,٥٥	٢,٨٢	٠,٠٢
	سائق	٣,٦٦	٠,٥٢		
	طالب	٣,٦٢	٠,٣٤		
	عامل مياومة	٣,٥٢	٠,٦٤		
	غير ذلك	٣,٤٠	٠,٤٩		
دخل الأسرة	أقل من ١٥٠ دينار	٣,٥٥	٠,٥١	٠,٥٨	٠,٦٧
	١٥٠-٢٥٠	٣,٦٦	٠,٤٧		

	٢٥١-٣٥٠	٣,٥٤	٠,٥٣		
	٣٥١-٥٠٠	٣,٥٠	٠,٥٢		
	أكثر من ٥٠٠	٣,٤٤	٠,٤٦		
مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة	أقل من ٥ سنوات	٣,٦٤	٠,٥٤	١,٥١	٠,٢٠
	٥-١٠سنوات	٣,٦٠	٠,٥٥		
	١١-١٥ سنة	٣,٦٢	٠,٥٢		
	١٦-٢٠سنة	٣,٥١	٠,٤٦		
	أكثر من ٢٠	٣,٥٢	٠,٥٧		
مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة	أقل من ٥ سنوات	٣,٦٤	٠,٥٧	١,٢٦	٠,٢٨
	٥-١٠سنوات	٣,٦٣	٠,٥١		
	١١-١٥ سنة	٣,٥٣	٠,٥٢		
	١٦-٢٠سنة	٣,٥٠	٠,٤٨		
	أكثر من ٢٠	٣,٥٥	٠,٥٤		
عدد الحوادث التي تعرضت لها	اقل من ٣ حوادث	٣,٥٧	٠,٥٤	٠,٩١	٠,٤٣
	٣-٦ حوادث	٣,٧٤	٠,٥٤		
	٧-١٠ حوادث	٤,٠٥	٠,٣٥		
	أكثر من ١٠ حوادث	٣,٣٣	٠,٤٧		
نوع الحادث الذي تعرضت له	تصادم	٣,٥٨	٠,٥٤	١,٨٨	٠,١٥
	تدهور	٣,٦٠	٠,٥٦		
	دهس	٣,٧٠	٠,٣٨		
عدد المخالفات المرورية	اقل من ٨	٣,٦٢	٠,٥٣	١,٨٧	٠,١٣
	من ٨-١٥	٣,٤٣	٠,٥٦		
	من ١٦-٢٥	٣,٩٨	٠,٥٢		
	أكثر من ٢٥	٣,٣٩	٠,٣٤		
ملكية السيارة التي يقودها السائق	حكومية	٣,٧١	٠,٦٣	٢,٦١	٠,٠٥
	خاصة	٣,٥٨	٠,٥٣		
	أجرة	٣,٥٥	٠,٥٠		
	غير ذلك	٣,٧٤	٠,٣٠		
السبب المباشر لوقوع الحادث	سرعة زائدة	٣,٦٧	٠,٦١	٠,١٧	٠,٩١
	عدم مراعاة أولويات المرور	٣,٥٧	٠,٥٤		
	عدم الانتباه لشواخص المرور	٣,٥٥	٠,٤٥		
	الطرف الآخر	٣,٥٨	٠,٥٦		

تقديرك لنتائج الحادث الذي تعرضت له	قوية	٤,٠٥	٠,٧٦	٠,٤٦	٠,٦٢
	متوسطة	٣,٦٢	٠,٥٦		
	بسيطة	٣,٥٢	٠,٤٦		
نتائج الحادث الذي تعرضت له	وفيات	٣,٨٤	٠,٥٧	٠,٤٧	٠,٦٢
	جرحى	٣,٦٤	٠,٦٠		
	تشوهات	٣,٥٤	٠,٤٢		
عدد ساعات التدريب التي حصلت عليها	اقل من ٢٠	٣,٦٣	٠,٥٤	٠,٨٠	٠,٥٢
	٢١-٣٠ ساعة	٣,٦٧	٠,٥٢		
	٣١-٤٥ ساعة	٣,٥١	٠,٥٤		
	٤٦-٦٠ ساعة	٣,٣٠	٠,٦٣		
	أكثر من ٦٠ساعة	٣,٤١	٠,٤٤		

يظهر من جدول (٢٣) ما يلي:

١. أن أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للذكور (٣,٦٣)، وبلغ للإناث (٣,٥٨)، وبلغت قيمة (F) (٠,٠١) وبدلالة إحصائية (٠,٩٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير الجنس على مجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير.

٢. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة العمرية (١٨-٢٥) (٣,٧٥)، وبلغ للفئة العمرية (اكثر من ٤٥) (٣,٥٣)، وبلغ للفئة العمرية (٢٦-٣٥) (٣,٦٣)، وبلغ للفئة العمرية (٣٦-٤٥) (٣,٤٦)، وبلغت قيمة (F) (١,٥٠) وبدلالة إحصائية (٠,٢٢)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير العمر على مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية.

٣. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمكان الإقامة (بادية) (٣,٩٠)، وبلغ لمكان الإقامة (مخيم) (٣,٨٩)،وبلغ لمكان الإقامة (مدينة) (٣,٥٥)،وبلغ لمكان الإقامة (قرية) (٣,٦١)، وبلغت قيمة (F) (٣,٩٣) وبدلالة إحصائية (٠,٠١)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل

على تأثير متغير مكان الإقامة على مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية ومتغير مكان الاقامة.

٤. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(مطلق) (٣,٩١)، وبلغ للفئة(ارمل)(٣,٦١) ، وبلغ للفئة (اعزب) (٣,٦٥) ،وبلغ للفئة (متزوج) (٣,٥٦)، وبلغت قيمة (F) (٣,٤٨) وبدلالة إحصائية (٠,٠١)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير الحالة الاجتماعية على مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية ومتغير الحالة الاجتماعية.

٥. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للمستوى التعليمي (دراسات عليا) (٣,٦٥)، وبلغ للمستوى التعليمي (ثانوي) (٣,٦١)، وبلغ للمستوى التعليمي (بكالوريوس)(٣,٥٧)، وبلغ للمستوى التعليمي (أساسي) (٣,٦١)، وبلغ للمستوى التعليمي (أمي)(٣,٤١)، وبلغت قيمة (F) (٠,٨٥) وبدلالة إحصائية (٠,٤٩)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير المستوى التعليمي على مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية ومتغير المستوى التعليمي.

٦. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(سائق) (٣,٦٦)، وبلغ للفئة (غير ذلك)(٣,٤٠)، وبلغ للفئة (موظف) (٣,٦١)، وبلغ للفئة(طالب) (٣,٦٢)، وبلغ للفئة(عامل مياومة) (٣,٥٢)، وبلغت قيمة (F) (٢,٨٢) وبدلالة إحصائية (٠,٠٢)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير المهنة على مجال العلاقة تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية ومتغير المهنة.

٧. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لدخل الأسرة (١٥٠-٢٥٠) (٣,٦٦)، وبلغ لدخل الأسرة(٢٥١-٣٥٠)((٣,٥٤)، وبلغ لدخل الأسرة (٣٥١-٥٠٠) (٣,٥٠)، وبلغ لدخل

الأسرة (اكثر من ٥٠٠) (٣,٤٤)، وبلغ لدخل الأسرة (اقل من ١٥٠) (٣,٥٥)، وبلغت قيمة (F) (٠,٥٨) وبدلالة إحصائية (٠,٦٧)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير دخل الأسرة على مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية ومتغير دخل الأسرة.

٨. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(اقل من ٥ سنوات) (٣,٦٤)، وبلغ للفئة(٥-١٠سنوات)(٣,٦٠) ، وبلغ للفئة(١١-١٥سنه) (٣,٦٢) ،وبلغ للفئة (١٦-٢٠سنه) (٣,٥١)،كما بلغ للفئه(اكثر من ٢٠ سنه) (٣,٥٢) وبلغت قيمة (F) (١,٥١) وبدلالة إحصائية (٠,٢٠)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير مدة امتلاك السائق لرخصة القياده وتفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية

٩. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(اقل من ٥ سنوات) (٣,٦٤)، وبلغ للفئة (٥-١٠سنوات)(٣,٦٣) ، وبلغ للفئة(١١-١٥سنه) (٣,٥٣) ،وبلغ للفئة (١٦-٢٠سنه) (٣,٥٠)،كما بلغ للفئه(اكثر من ٢٠ سنه)(٣,٥٥) وبلغت قيمة (F) (١,٢٦) وبدلالة إحصائية (٠,٢٨)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة على تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية.

١٠. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(٧-١٠ حوادث) (٤,٠٥)، وبلغ للفئة (٣-٦ حوادث)(٣,٧٤) ، وبلغ للفئة(اقل من ٣ حوادث) (٣,٥٧) ،وبلغ للفئة (اكثر من ١٠ حوادث) (٣,٣٣)، وبلغت قيمة (F) (٠,٩١) وبدلالة إحصائية (٠,٤٣)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير الحوادث التي تعرضت لها على

مجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية الحوادث.

١١. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(دهس) (٣,٧٠)، وبلغ للفئة(تدهور)(٣,٦٠)، وبلغ للفئة(تصادم) (٣,٥٨) وبلغت قيمة (F) (١,٨٨) وبدلالة إحصائية (٠,١٥)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير نوع الحوادث التي تعرضت له على مجال العلاقة تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية.

١٢. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للعدد المخالفات(من ١٦-٢٥)(٣,٩٨)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٦٢) لعدد المخالفات(أقل من ٨) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٤٣) لعدد المخالفات(من ٨- ١٥)، بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٣٩) لعدد المخالفات(أكثر من ٢٥) وبلغت قيمة (F) (١,٨٧) وبدلالة إحصائية (٠,١٣)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير عدد المخالفات على مجال العلاقة تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية.

١٣. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لملكية السيارة (غير ذلك)(٣,٧٤)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٧١) لملكية السيارة (حكومية) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥٨) لملكية السيارة (خاصة) بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٥٥) لملكية السيارة (أجرة) وبلغت قيمة (F) (٢,٦١) وبدلالة إحصائية (٠,٠٥)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية لمتغير ملكية السيارة التي يقودها السائق.

١٤. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير السبب المباشر للحادث (سرعة زائدة) (٣,٦٧)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥٨) لمتغير السبب المباشر للحادث (الطرف الاخر) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥٧) لمتغير السبب المباشر للحادث(عدم مراعاة أولويات المرور)، بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٥٥) لمتغير السبب المباشر للحادث(عدم الانتباه لشواخص المرور) وبلغت قيمة (F) (٠,١٧) وبدلالة إحصائية (٠,٩١)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية لمتغير السبب المباشر لوقوع الحادث.

١٥. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لدرجة "قوية " (٤,٠٥)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٦٢) لدرجة "متوسطة" ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥٢) لدرجة "بسيطة" وبلغت قيمة (F) (٠,٤٦) وبدلالة إحصائية (٠,٦٢)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير تقديرك لنتائج الحادث على مجال تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية.

١٦. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير نتائج الحادث (جرحى) (٣,٦٤)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥٩) لمتغير نتائج الحادث (وفيات) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥٤) لمتغير نتائج الحادث (تشوهات) وبلغت قيمة (F) (٠,٤٧) وبدلالة إحصائية (٠,٦٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير لتفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية ومتغير نتائج الحادث.

١٧. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير عدد ساعات التدريب (٢٠-٣٠ ساعة) (٣,٦٧)، يله (٣,٦٣) لمتغير عدد ساعات التدريب (اقل من ٢٠) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٥١) لمتغير عدد ساعات التدريب (٣١-٤٥ساعة)، ثم جاء المتوسط الحسابي

(٣,٤١) لمتغير عدد ساعات التدريب (اكثر من ٦٠ ساعة) ،بينما بلغت أقل متوسط حسابي (٣,٣٠) لمتغير عدد ساعات التدريب (٤٦-٦٠ساعة)وبلغت قيمة (F) (٠,٨٠) وبدلالة إحصائية (٠,٥٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية لمتغير ساعات التدريب التي حصلت عليها.

- **مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغيرات الدراسة.**

جدول (٢٤)

مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغيرات الدراسة.

المتغير	المستوى	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة F	الدلالة الإحصائية
الجنس	ذكور	٤,٠٣	٠,٥٦	٣,٩٥	٠,٠٥
	إناث	٣,٩٤	٠,٥٦		
العمر	١٨-٢٥	٤,٠٨	٠,٥٧	٠,٤١	٠,٧٤
	٢٦-٣٥	٣,٩٩	٠,٥٦		
	٣٦-٤٥	٣,٨٦	٠,٥٥		
	أكثر من ٤٦	٣,٨٨	٠,٥٩		
مكان الإقامة	مدينة	٣,٩٣	٠,٥٤	١,١٨	٠,٣٢
	قرية	٣,٩٥	٠,٦١		
	بادية	٤,١٧	٠,٦٠		
	مخيم	٤,٢٨	٠,٤١		
الحالة الاجتماعية	متزوج	٣,٩٣	٠,٥٨	١,٠٧	٠,٣٦
	أعزب	٣,٩٧	٠,٥٤		
	أرمل	٤,٣٥	٠,٥٩		
	مطلق	٣,٩٠	٠,٥١		
المستوى التعليمي	أمي	٣,٧٠	٠,٦٢	٠,٥١	٠,٧٢
	أساسي	٣,٩٩	٠,٥٥		
	ثانوي	٣,٩٦	٠,٥٩		
	بكالوريوس	٣,٨٦	٠,٤٨		
	دراسات عليا	٤,٤٩	٠,٤٩		

المهنة	موظف	٣,٩٣	٠,٥٩	٢,٠٠	٠,١٠
	سائق	٤,٠٠	٠,٥٦		
	طالب	٤,١٣	٠,٤٧		
	عامل مياومة	٣,٩٩	٠,٣٨		
	غير ذلك	٣,٨٣	٠,٥٩		
دخل الأسرة	أقل من ١٥٠ دينار	٣,٨٣	٠,٥١	٣,٣١	٠,٠١
	١٥٠-٢٥٠	٣,٦٨	٠,٦١		
	٢٥١-٣٥٠	٤,٠١	٠,٥٠		
	٣٥١-٥٠٠	٤,٠٥	٠,٥٦		
	أكثر من ٥٠٠	٣,٩٦	٠,٥٦		
مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة	أقل من ٥ سنوات	٣,٩٨	٠,٥١	٠,٧٣	٠,٥٦
	٥-١٠سنوات	٣,٩٦	٠,٦٠		
	١١-١٥ سنة	٣,٩٩	٠,٥٥		
	١٦-٢٠سنة	٣,٩٢	٠,٥٥		
	أكثر من ٢٠	٣,٩١	٠,٦٤		
مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة	أقل من ٥ سنوات	٤,٠٠	٠,٥٥	٠,١٤	٠,٩٦
	٥-١٠سنوات	٣,٨٩	٠,٥٧		
	١١-١٥ سنة	٤,٠٣	٠,٥٤		
	١٦-٢٠سنة	٣,٩٠	٠,٥٦		
	أكثر من ٢٠	٣,٨٩	٠,٦٧		
عدد الحوادث التي تعرضت لها	اقل من ٣ حوادث	٣,٩٣	٠,٥٧	٠,٦٣	٠,٥٩
	٣-٦ حوادث	٤,١٦	٠,٥٧		
	٧-١٠ حوادث	٤,٣١	٠,٣٩		
	أكثر من ١٠ حوادث	٣,٥٤	٠,٢٠		
نوع الحادث	تصادم	٣,٩٦	٠,٥٧	١,٥٢	٠,٢٢
	تدهور	٣,٩٧	٠,٦١		
	دهس	٣,٨١	٠,٤٤		
عدد المخالفات	اقل من ٨	٣,٩٦	٠,٥٨	١,٠٢	٠,٣٨
	من ٨-١٥	٣,٩٤	٠,٥٧		
	من ١٦-٢٥	٤,١٣	٠,٥١		
	أكثر من ٢٥	٣,٩٣	٠,٥١		
ملكية السيارة التي يقودها السائق	حكومية	٤,١٣	٠,٦٧	٠,٣٥	٠,٧٨
	خاصة	٣,٩٣	٠,٥٨		

	أجرة	٣,٩٨	٠,٥٨		
	غير ذلك	٣,٨٦	٠,٦٩		
سبب وقوع الحادث	سرعة زائدة	٤,١٠	٠,٦٤	٣,١٦	٠,٠٢
	عدم مراعاة أولويات المرور	٣,٩٠	٠,٥٦		
	عدم الانتباه لشواخص المرور	٣,٨٦	٠,٦٢		
	الطرف الآخر	٣,٩٧	٠,٥٢		
تقديرك لنتائج الحادث الذي تعرضت له	قوية	٤,٤٢	٠,٦٢	٥,٤٢	٠,٠٠
	متوسطة	٤,٠١	٠,٥٤		
	بسيطة	٣,٨٣	٠,٥٨		
نتائج الحادث الذي تعرضت له	وفيات	٣,٩٠	٠,٦٢	١,٣٠	٠,٢٧
	جرحى	٤,١٠	٠,٥٨		
	تشوهات	٣,٧٦	٠,٥١		
عدد ساعات التدريب التي حصلت عليها	اقل من ٢٠	٣,٩٨	٠,٥٥	٠,١٩	٠,٩٤
	٢١-٣٠ ساعة	٣,٨٦	٠,٦٣		
	٣١-٤٥ ساعة	٤,٠٤	٠,٥٤		
	٤٦-٦٠ ساعة	٣,٨٩	٠,٣٥		
	أكثر من ٦٠ساعة	٣,٧٢	٠,٥٢		

يظهر من الجدول رقم (٢٤) ما يلي:

١. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للذكور (٤,٠٣)، وبلغ للإناث (٣,٩٤)، وبلغت قيمة (F) (٣,٩٥) وبدلالة إحصائية (٠,٠٥)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير الجنس على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوداث ومتغير الجنس.

يظهر مما سبق أن الحالة النفسية للسائق لها دور فاعل في زيادة حوادث السير كالشعور بالقلق والتشاؤمية والانفعالية والأنانية وتفضيل مصلحتهم الخاصة على المصلحة العامة التي تجعلهم يتجاهلون الآخرين وما يمكن أن يحدث لهم جراء السرعة، والتسابق، وتجاوز المركبات الأخرى، محاولين إثبات وجودهم بقيادتهم لمركباتهم وافتخارهم بالمهارات القيادية، وترى

الدراسة أن التجاهل والتفاخر والشعور بالكبرياء وحب الظهور عبارة عن أمـراض نفسية، لا يمكن التخلص منها إلا بوجود تفكير سليم فالإنسان أذا كان يتمتع بشخصية متزنة فإنه يـصبح قادر على ضبط نفسه وتفادي المثيرات التي قد يتعرض لها.

٢. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة العمرية (١٨-٢٥) (٣,٠٨)، وبلغ للفئة العمرية (٢٦-٣٥) (٣,٩٩)،وبلغ للفئة العمرية (٣٦-٤٥) (٣,٨٦)،وبلغ للفئة العمرية (اكثر مـن ٤٥) (٣,٨٨)، وبلغت قيمة (F) (٠,٤١) وبدلالة إحصائية (٠,٧٤)، وهي قيمة غير دالـة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير العمر على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوداث ومتغير العمر.

٣. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمكان الإقامة (مخيم) (٤,٢٨)، وبلغ لمكان الإقامـة (بادية) (٤,١٧) ،وبلغ لمكان الإقامة (قريـة) (٣,٩٥)، وبلـغ لمكـان الإقامـة (مدينـة) (٣,٩٣)، وبلغت قيمة (F) (١,١٨) وبدلالة إحصائية (٠,٣٢)، وهـي قيمـة غيـر دالـة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير مكان الإقامة على مجال العلاقة بين خـصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوداث ومتغير مكان الإقامة

٤. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(ارمل)(٤,٣٥)، وبلغ للفئة (اعـزب) (٣,٩٧)، وبلغ للفئة (مطلق) (٣,٩٥) ،وبلغ للفئة (متزوج)(٣,٩٣)، وبلغت قيمة (F) (١,٠٧) وبدلالة إحصائية (٠,٣٦)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير الحالـة الاجتماعية على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضـهم للحوادث ومتغير الحالة الاجتماعية.

٥. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للمستوى التعليمي (دراسات عليـا) (٤,٤٩)، وبلـغ للمستوى التعليمي (بكالوريوس)(٣,٨٦)، وبلغ للمستوى التعليمي (أساسي) (٣,٩٩)، وبلـغ

للمستوى التعليمي (ثانوي) (٣,٩٦)، وبلغ للمستوى التعليمي (أمي)(٣,٧٠)، وبلغت قيمة (F) (٠,٥١) وبدلالة إحصائية (٠,٧٢)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير المستوى التعليمي على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث ومتغير المستوى التعليمي.

٦. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(طالب) (٤,١٣)، وبلغ للفئة(عامل مياومة) (٣,٩٩)، (سائق) (٤,٠٠)، وبلغ للفئة (موظف) (٣,٩٣)، وبلغ للفئة (غير ذلك)(٣,٨٣)، وبلغ للفئة وبلغت قيمة (F) (٢,٠٠) وبدلالة إحصائية (٠,١٠)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير المهنة على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث ومتغير المهنة.

٧. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لدخل الأسرة (٣٥١-٥٠٠) (٤,٠٥)، وبلغ لدخل الأسرة (اكثر من ٥٠٠) (٣,٩٦)، وبلغ لدخل الأسرة (٢٥١-٣٥٠)(٤,٠١)، وبلغ لدخل الأسرة (١٥٠-٢٥٠) (٣,٨٨)، وبلغ لدخل الأسرة (اقل من ١٥٠) (٣,٨٣)، وبلغت قيمة (F) (٣,٣١) وبدلالة إحصائية (٠,٠١)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير متغير دخل الأسرة على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث ومتغير دخل الأسرة.

٨. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(اقل من ٥ سنوات) (٣,٩٨)، وبلغ للفئة(٥-١٠سنوات)(٣,٩٦) ، وبلغ للفئة(١١-١٥سنه) (٣,٩٩) ،وبلغ للفئة (١٦-٢٠سنه) (٣,٩٢)،كما بلغ للفئه(اكثر من ٢٠ سنه) (٣,٩١) وبلغت قيمة (F) (٠,٧٣) وبدلالة إحصائية (٠,٥٦)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير مدة

امتلاك السائق لرخصة القياده بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث ومتغير مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة.

٩. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(١١-١٥ سنة) (٤,٠٣)، وبلغ للفئة(اقل من ٥سنوات)(٤,٠٠)، وبلغ للفئة(٥-١٠سنه) (٣,٨٩) ،وبلغ للفئة (١٦-٢٠سنه) (٣,٩٠)،كما بلغ للفئه(اكثر من ٢٠سنة) (٣,٨٩) وبلغت قيمة (F) (٠,١٤) وبدلالة إحصائية (٠,٩٦)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تاثير متغير مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث

١٠. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة(٧-١٠ حوادث) (٤,٣١)، وبلغ للفئة(٣-٦ حوادث)(٤,١٦) ، وبلغ للفئة (اقل من ٣ حوادث) (٣,٩٣)، بينما بلغ أقل متوسط حسابي (٣,٥٤) للفئة (أكثر من ١٠ حوادث) وبلغت قيمة (F) (٠,٦٣) وبدلالة إحصائية (٠,٥٩)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير الحوادث التي تعرضت لها على مجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين لها.

١١. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للفئة (تدهور) (٣,٩٧)، وبلغ للفئة(تصادم)(٣,٩٦) ، وبلغ للفئة(دهس) (٣,٨١) وبلغت قيمة (F) (١,٥٢) وبدلالة إحصائية (٠,٢٢)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير متغير نوع الحوادث التي تعرضت له على مجال العلاقة بين بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين للحوادث المرورية.

١٢. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي للعدد المخالفات(من ١٦-٢٥)(٤,١٣)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٦) لعدد المخالفات(اقل من ٨) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٦) لعدد المخالفات(من ٨-١٥)، بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٩٣) لعدد

المخالفات(أكثر من ٢٥) وبلغت قيمة (F) (١,٠٢) وبدلالة إحصائية (٠,٣٨)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث لمتغير عدد الحوادث المرورية.

١٣. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لملكية السيارة (حكومية)(٤,١٣)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٨) لملكية السيارة (أجرة) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٣) لملكية السيارة (خاصة) بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٨٦) لملكية السيارة (غير ذلك) وبلغت قيمة (F) (٠,٣٥) وبدلالة إحصائية (٠,٧٨)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث ومتغير ملكية السيارة التي يقودها السائق

١٤. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير السبب المباشر للحادث (سرعة الزائدة)(٤,١٠)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٧) لمتغير السبب المباشر للحادث (الطرف الأخر) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٠) لمتغير السبب المباشر للحادث (عدم مراعاة أولويات المرور) بينما بلغ أقل متوسط حسابي للمجموع (٣,٨٦) لمتغير السبب المباشر للحادث (عدم الانتباه لشواخص المرور) وبلغت قيمة (F) (٣,١٦) وبدلالة إحصائية (٠,٠٢)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على تأثير لخصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغير السبب المباشر لوقوع الحادث.

١٥. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لدرجة "قوية " (٤,٤٢)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٤,٠١) لدرجة "متوسطة" ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٣) لدرجة "بسيطة" وبلغت قيمة (F) (٥,٤٢) وبدلالة إحصائية (٠,٠٠٦)، وهي قيمة دالة إحصائياً، وهذا يدل على

تأثير لخصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغير تقدير نتائج الحادث.

١٦. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير نتائج الحادث (جرحى) (٤,١٠)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٠) لمتغير نتائج الحادث (وفيات) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٧٦) لمتغير نتائج الحادث (تشوهات) وبلغت قيمة (F) (١,٣٠) وبدلالة إحصائية (٠,٢٧)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير لخصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث ومتغير نتائج الحادث

١٧. أعلى متوسط حسابي للمجموع الكلي لمتغير عدد ساعات التدريب (٣١-٤٥ ساعة) (٤,٠٤)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٩٨) لمتغير عدد ساعات التدريب (أقل من ٢٠ ساعة) ، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٩) لمتغير عدد ساعات التدريب (٤٦-٦٠ساعة)، ثم جاء المتوسط الحسابي (٣,٨٦) لمتغير عدد ساعات التدريب (٢٠-٣٠ ساعة) ،بينما بلغت أقل (٣,٧٢) لمتغير عدد ساعات التدريب (أقل من ٦٠ساعة)وبلغت قيمة (F) (٠,١٩) وبدلالة إحصائية (٠,٩٤)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، وهذا يدل على عدم تأثير بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث لمتغير ساعات التدريب التي حصلت عليها.

علاقة نظرية البحث بنتائج الدراسة:

بالإعتماد على ما جاءت به هذه الدراسة من بيانات ونتائج حول حوادث السير فإنه يمكن القول أن الحادث المروري مرتبط بالمكونات القيمية أو بالجوانب المعرفية (الادراكية والتقويمية والانفعالية) لدى شخصية السائق حيث انه ناتج عن سلوكات وتصرفات خاطئة أثناء قيادة ذلك السائق لمركبته والمرتبطة بمكوناتة القيمية المعبرة عن ثقافته عبر السنوات الطويلة ومن ثم فالسائق بجوانبه المعرفية(الادراكية والتقويمية والانفعالية) مترابطة مع الطريق والسيارة ككل متكامل حين يرتكب حادثاً مرورياً أو يتجنبه بمساعدة وسائل الضبط المختلفة من عادات وتقاليد، وقوانين، ومعتقدات متعارف عليها، ومستمدة من المواقف التي يعيشها فضلاً عن الظروف التي يتعرض إليها السائق فإنها تصدر عنه سلوكيات صحيحة أو خاطئة حسب تفسيره لهذا السلوك وادراكه لمعنى هذا السلوك، بناءاً على شخصيتة، وهي بذلك تعكس سلوكه القيادي بالاعتماد على جوانبه المعرفية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية)، وهذا ما جاء في نظرية بارسونز أن الفعل الاجتماعي هو سلوك ينطوي على توجيه قيمي، وتحدد نمطه المعايير الثقافية أو السنن الاجتماعية وبهذا يكون المجتمع نظام أخلاقي في جوهرة بمعنى أنهُ مرتكز على معايير ذات جزاء أخلاقي، فالنسق الثقافي بما يتضمنه من رموز إدراكية وتقويمية وانفعالية يعمل على تحقيق التضامن والولاء والتكامل الاجتماعي في الاغلب وبذلك يكون الفعل الاجتماعي فعلاً اختيارياً لفاعل حر ولذات واعية في موقف اجتماعي موجه قيمياً فقد يتصرف الناس بدوافع (ادراكية وتقويمية وانفعالية) وهكذا يكون الحادث المروري فعلاً مسؤولاً عنه السائق فهو الفاعل والمتحكم به الموقف الذي قد تعرض له سواء أكان موقفاً مضطرباً أو متوتراً أو كان فيه نوع من الانفعال متحكماً بسلوكه مجموعة المشاعر والأفكار والمعتقدات التي يحملها ومن هنا إذا تصرّف بحكمة وإتزان فإنه بذلك حقق الأمن والاستقرار وإذا تملّكه العنف والغضب والعدوانية

وقع الحادث المروري دون تدبير مسبق له وبالتالي فالحوادث المرورية سببها السلوكيات والأفعال الخاطئة الناتجة عن هذا السائق الذي يملك أفكاراً ومعتقدات سلبية تجاه أفراد مجتمعه وهذا الذي يجعل عنده نوعاً من العدوانية، والإهمال، واللامبالاة، وعدم احترام القانون، وعدم الالتزام باللوائح والأنظمة، ويجعله يقبل على التباهي والتفاخر بمهارته القيادية، والقيادة بسرعة زائدة حتى لو كانت الطُرق ضيقة، أو فيها حُفراً أو مطبات، والسعي لتجاوز السيارات الأخرى واتخاذ المسارب الخاطئة والجهل بمعاني ودلالات الشواخص المرورية واستعمال الهاتف الخلوي ومن ثم عدم تحقيق الاستقرار والتوازن في هذا المجتمع وستبقى حوداث السير تشكل مأساة إنسانية يعاني منها ويتألم لوجودها أفراد المجتمع ككل من مسؤولين ومواطنين .

نتائج الدراسة والتوصيات

في ضوء التفسيرات السابقة، فإنه يمكن القول هذه الدراسة توصلت إلى النتائج الاتية:

السؤال الأول: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية الإدراكية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

- إن عدم مراعاة أولويات المرور من قبل السائق وعدم متابعته لشواخص المرور يزيد من احتمالية تعرض السائق لارتكاب حادث مروري.
- السرعة الزائدة سبباً من مسببات الحادث المروري، يجعل السائق يتسابق ويتجاوز المركبات الأخرى.
- عدم مراعاة الحذر من قبل السائق سبباً من مسببات الحادث المروري والذي يؤدي إلى قلة التركيز والانتباه.
- عدم تعريف السائقين بمعاني ودلالات الشواخص المرورية من فترة لأخرى سبباً من مسببات الحادث المروري .
- قصر ساعات التدريب على قيادة المركبات وعدم الخضوع للدورات التدريبية بشكل مستمر سبباً من مسببات الحادث المروري.

السؤال الثاني: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية التقويمية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

- استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يقلل من درجة تركيز السائق، وبالتالي عدم السيطرة على المركبة مما يزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري، بزيادة مستويات التوتر والقلق على اعتبار أن مثل هذه المكالمات تعتبر مجهدة ومعقدة تشتت انتباه السائق.

- اتباع السائق بعض السلوكيات الخاطئة مثل تغيير المسار المفاجئ، وقيادة المركبة بسرعة زائدة يزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري.

- الجهل بالأنظمة والتعليمات لدى بعض السائقين سبباً من مسببات الحادث المروري.

السؤال الثالث: هل هنالك علاقة بين التوجيهات القيمية الانفعالية لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟

- عدم الاكتراث والاستهتار والإهمال في صيانة المركبة وبشكل دوري سبباً من مسببات الحادث المروري.

- الإرهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية لدى بعض السائقين سبباً من مسببات الحادث المروري.

- الأنانية والشعور بالقلق والتشاؤمية والاستسلام للواقع المعاش لدى بعض السائقين سبباً من مسببات الحادث المروري.

- الثقة الزائدة ومحاولة إثبات الوجود لدى بعض السائقين سبباً من مسببات الحادث المروري.

- الاندفاعية والانفعالية والافتخار بالمهارات القيادية وحب الظهور لدى بعض السائقين سبباً من مسببات الحادث المروري.

السؤال الرابع: هل هنالك علاقة بين المتغيرات الاجتماعية والتوجيهات القيمية (الإدراكية والتقويمية والانفعالية) لدى السائقين وارتكابهم للحوادث المرورية؟!

- بينت الدراسة أنه أكثر فئات المجتمع ارتكاباً لحوادث السير هي من فئة الذكور والتي تتراوح أعمارهم من (٢٦-٣٥) سنة وبالتالي فهي تشكل الفئة المنتجة في هذا البلد والداعمة لاقتصادها.

- بينت الدراسة انه أكثر الحوداث شيوعاً وتمركزاً داخل المدن على اعتبار أنها تشكل بؤرة إجتماع للوظائف والدوائر الحكومية والخاصة ونقطة التقاء للأفراد من كافة القرى للعمل والوظيفة والدراسة وعلى الرغم من الرقابة المرورية المشددة والقوانين الصارمة بها إلا انها مصدراً قوياً للحوادث المرورية.

- بينت الدراسة أنه أكثر فئات المجتمع ارتكاباً لحوادث السير هي فئة المتزوجين والذين يعانون من دخل شهري متوسط وبالتالي فهم يعانون من مشاكل وصعوبات اجتماعية واقتصادية تجعلهم يشعرون بالغضب والتشاؤم تجعلهم يقودون مركباتهم في حالات انفعالية وغير متزنة.

- بينت الدراسة أنه أكثر أنواع الحوادث انتشاراً في المجتمع هو التصادم نتيجة لتجاوز المركبات الأخرى والتدافع لتحقيق المصلحة الخاصة على العامة ولذلك تكثر الإصابات من جرحى وتشوهات وقد تكون أغلبها وفيات، وخصوصاً بين سكان المدينة .

- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير تبعاً لمتغير المهنة ولصالح " طالب"، ولم تظهر أي فروق ذات دلالة إحصائية تبعا للمتغيرات الأخرى.

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً لمتغير مكان الاقامة لصالح (مخيم) حيث بلغ المتوسط الحسابي لمكان الاقامة (مخيم) (٣,٩٦).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية لصالح (مطلق) حيث بلغ المتوسط الحسابي للحالة الاجتماعية (مطلق)(٣,٩١).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً لمتغير المهنة لصالح (سائق) حيث بلغ المتوسط الحسابي لمهنة (سائق) (٣,٦٦).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً لمتغير ملكية السيارة التي يقودها السائق لصالح (حكومية) حيث بلغ المتوسط الحسابي لملكية السيارة (حكومية) (٣,٧١).

- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً للمتغيرات الجنس، العمر، المستوى التعليمي، دخل الأسرة، مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة، مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة، عدد الحوادث التي تعرضت لها، نوع الحادث الذي تعرضت له، عدد المخالفات المرورية، السبب المباشر لوقوع الحادث، نتائج الحادث، ساعات التدريب التي حصلت عليها.

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغير الجنس لصالح الذكور حيث بلغ المتوسط الحسابي للذكور (٤,٠٣).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغير دخل الاسرة لصالح (٣٥١-٥٠٠) حيث بلغ المتوسط الحسابي (٤,٠٥).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغير سبب وقوع الحادث لصالح الفئة (سرعة زائدة) حيث بلغ المتوسط الحسابي الفئة (سرعة زائدة) (٤,١٠).

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث تبعاً لمتغير تقديرك لنتائج الحادث الذي تعرضت له لصالح الفئة (قوية) حيث بلغ المتوسط الحسابي الفئة (قوية) (٤,٤٢).

- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة (α = ٠,٠٥) لمجال العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية تبعاً للمتغيرات العمر، مكان الإقامة، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، المهنة، مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة، مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة، عدد الحوادث التي تعرضت لها، نوع الحادث الذي تعرضت له، عدد المخالفات، ملكية السيارة التي يقودها السائق، نتائج الحادث الذي تعرضت له، ساعات التدريب التي حصلت عليها.

التوصيات:

وبناءً على ما سبق أوصي بما يلي:

١. خضوع السائقين لدورات تدريبية بشكل مستمر وزيادة عدد ساعات التدريب التـي يتلقاهـا السائق بغض النظر عن خبرته القيادية ومدة امتلاكه لرخصته القيادية لزيادة معرفة السائقين بدلالات ومعاني الشواخص المرورية.

٢. مراعاة الحذر وعدم السرعة ومراقبة شواخص السرعة أثناء القيادة.

٣. تكثيف جهود الجهات المختصة بتعريف السائقين وباقي فئات المجتمع بـاللوائح والقـوانين المرورية، والجهات المختصة بالرقابة المرورية.

٤. ضرورة العمل على فرض عقوبة رادعة بشأن استخدام الهاتف النقال من قبل السائقين حيث أن استخدامه يقلل من درجة تركيز السائق وبالتالي عدم السيطرة على المركبة .

٥. عقد المؤتمرات وإقامة الندوات في كافة محافظات المملكة لتعليم وتعريف مختلف الفئـات ليس فقط فئة السائقين بمعاني ودلالات الشواخص المرورية لأنه كل مواطن سائق، وكـل سائق مواطن.

٦. أن تقوم مراكز القيادة والتدريب بتدريب السائق ليس فقط داخل محافظته وما حولهـا مـن طرق فرعية، وإنما التدريب ضمن المناطق المجاورة من المحافظات الأخرى وخـصوصاً تدريبه ضمن الطرق الفرعية.

٧. إقامة مراكز اجتماعية تضم اخصائيين وباحثين اجتماعيين يقومون بدراسة أوضاع السائقين كافة (لماذا العنف والعدوانية والغضب) عند قيادة المركبات ومحاولة وضع حلول لذلك وأن تكون المراجعة بشكل اجباري ودوري.

المـــــراجــع

قائمة المصادر والمراجع:

الكتب:

أبو مصلح، عدنان. (٢٠٠٦). معجم علم الاجتماع،ط١، عمان، دار أسامة للنشر والتوزيع ودار المشرق الثقافي.

بابكوف، ف. (١٩٨١). أحوال الطرق وسلامة المرور، ترجمة: الدكتور داود سليمان المنير الاتحاد السوفياتي – موسكو دار مير للطباعة والنشر.

بركات، حليم. (٢٠٠٠). المجتمع العربي في القرن العشرين، بحث في تغيير الأحوال والعلاقات، ط١، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية.

بيومي، محمد أحمد. (١٩٩٢). علم اجتماع القيم، الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية.

تيريز، هوناثان. (٢٠٠٠). بناء نظرية علم الاجتماع، ترجمة: محمد سعيد فرح، الاسكندرية، منشأة المعارف.

تيماشيف، نيقولا. (١٩٩٣). نظرية علم الاجتماع، طبيعتها وتطورها، ترجمة: محمود عودة وآخرون، الاسكندرية، دار المعارف الجامعية.

جابر، سامية محمد. (١٩٩٤) القانون والضوابط الاجتماعية، مدخل علم الاجتماع إلى فهم التوازن في المجتمع، الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية.

جلبي، علي عبد الرزاق. (١٩٩١). الاتجاهات الأساسية في نظرية علم الاجتماع الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية.

جلبي، علي عبد الرزاق. (١٩٩٦). دراسات في المجتمع والثقافة والشخصية،الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية.

الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق. (١٩٩٣). نحو عمل عربي للوقاية من حوادث الطرق. عمان، الأردن.

الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق. (١٩٨٣). ندوة التأهيل المروري، عمان، الأردن

الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق. (١٩٨٤). ندوة سلامة المشاة، عمان، الأردن.

الحوات، علي. (١٩٩٨). النظرية الاجتماعية، اتجاهات اساسية، مالطا، شركة ELGA

الحوراني، محمد عبد الكريم. (٢٠٠٨). النظرية المعاصرة في علم الاجتماع (التوازن التفاضلي صيغة توليفية بين الوظيفة والصراع)، ط١، عمان ،دار مجدلاوي للنشر والتوزيع.

الدسوقي، إبراهيم، المرور، دراسة تطبيقية بدولة الكويت، وزارة الداخلية ، كلية الشرطة، د.ت.

رمزي، نبيل. (١٩٩٩). النظرية السوسيولوجية المعاصرة أصولها الكلاسيكية واتجاهاتها المحدثة (قراءات وبحوث)، [د.م] دار الفكر الجامعي.

روشية، جي. (١٩٨١). علم الاجتماع الأمريكي، دراسة لأعمال تالكوت بارسونز، ط١، ترجمة: محمد الجوهري وأحمد زايد، القاهرة، دار المعارف.

روشية، جي. (١٩٨٣). مدخل إلى علم الاجتماع العام (الفعل الاجتماعي)، ط١، ترجمة: مصطفى دندشلي، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر.

زكريا، خضر. (١٩٩٨). نظريات سوسيولوجية، ط١، سورية، الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع.

شعبان، صباح كرم. (١٩٨٧). السياقة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات، ط١، العراق،دار الشؤون الثقافية العامة.

الصمادي، أحمد عبد المجيد. (١٩٩٤). سيكولوجية حوادث المرور، ط١، الامارات العربية المتحدة أبو ظبي، مركز البحوث والدراسات الأمنية والاجتماعية، الإدارة العامة لشرطة أبو ظبي.

عبد السلام، محمد عوض. (١٩٨٦). الفعل الاجتماعي عند تالكوت بارسونز (دراسة تحليلة نقدية)، الاسكندرية، دار المطبوعات الجديدة.

عبد النبي، عمر. (١٩٩٨). المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، الرياض، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض.

علي، ماهر أبو المعاطي. (٢٠٠٣). الخدمة الاجتماعية في مجال الدفاع الاجتماعي، ط٤، القاهرة، مكتبة زهراء الشرق.

العمرات، أحمد صالح. (١٩٩٠). الشرطة والمواطن، مفهوم الوظيفة الشرطية ودور المواطن،[د.ن] عمان.

مخلف، الحاج شاكر. (١٩٩٨). دراسة في الإعلام والتوعية المرورية، دمشق منشورات دار علاء الدين.

منصور، محمود أحمد. (١٩٨٥). شرح قواعد المرور (ويتضمن أنواع المركبات، ورخص القيادة، وقواعد المرور، والإشارات، ومبادئ ميكانيكا السيارات ودليلاً لمرور)، ط٣، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية.

نصر النصر، عبد الله. (١٩٨٧). حركة المرور وتطورها عبر التاريخ، ط١، الدوحة، دار الثقافة.

همج، غادة. (٢٠٠٠). حوادث السير وآثارها القانونية: بحث قانوني يتناول المسؤولية الجزائية والمدنية في حوادث السير ويتضمن جدولاً بمخالفات وغرامات السير مع أهم القواعـــد التي أقرتها محكمة النقض حتى عام ٢٠٠٠م، دمشق، المكتبة القانونية.

المراجع الأجنبية:

Baumar, T, Hunter, A. "Perceived street Traffic, social Integ,rot and Fear of crime" North western university center for urban A Fans and policy, research, Evanston, (1960).

Gregory. Fritz. (2005). Keep your eye on child neglectand failure to thriven, the brown univercity child and adolescent behavior letter, vol. 159.

Henrik Lilliestierna, Sven Britton. (2006). Cholera and car accidents. Vol368.

Parsons, Talcott. (1959). An Approach To Psychological Theory in Terms of the Theory of Action, So Kock, (Ed), Psychology, Astudy of Science New York, The Free Press.

Snarr, DN, "Traffic a ccidents, police and citation: An exploratory study of perceived culpability, (1978).

Tom Mcnichol. (2004). Roads gone wild: no street signs: no cross walks. no accedients. making driving seem more dangerous could makit safer. Future monderman. Vol 114.

الدوريات والمجلات:

البداينة، ذياب. (1993). عزو مسؤولية حوادث السير: دراسة تجريبية، مؤتة للبحوث والدراسات: سلسلة العلوم الاجتماعية والإنسانية،العدد ٣.

البداينة، ذياب. (1996). قياس درجة الخوف لدى المواطن الأردني من حوادث السير، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، العدد ١١.

غنيم، عثمان محمد. (٢٠٠٤). استعمال الأرض التجاري ومشكلة حوادث المرور في مدينة عمان، مجلة جامعة دمشق، العدد ١+٢.

الشريف، روحي لطفي. (١٩٩٣). حوادث الباصات في الاردن وعلاقتها بالبيئة، مجلة رسالة البيئة، العدد٢.

المدني، هشام محمد. (١٩٩٧). الاطفال الضحايا في حوداث المشاة، مجلة القافلة، العدد١١.

قانون السير، القانون المؤقت رقم ٤٧ سنة ٢٠٠١، ص٣٨٩٠، عدد الجريدة الرسمية رقم ٤٥٠٦ تاريخ ٢٠٠١/٩/١٦ وفقاً لآخر التعديلات.

رسائل ماجستير غير منشورة:

الشمايلة، زيد محمود محمد. (٢٠٠٥). عزو أسباب حوادث السير من وجهة نظر سائقي المركبات العمومية في محافظة الكرك، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة مؤته الكرك، الأردن.

وقائع المؤتمرات والندوات

مؤتمر السلامة المرورية في الأردن، ٨-١٠ نيسان ٢٠٠٢، مديرية الأمن العام.

مؤتمر السلامة المرورية في الاردن ٢٢-٢٤آيار ٢٠٠٢،مديرية الأمن العام.

التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن لعام ٢٠٠٦، المعهد المروري الأردني.

الملاحق

ملحق رقم (١)

جدول يبين أسماء السادة الكرام المحكمون للاستبانة المتعلقة بالدراسة

الرقم	الأسم	الرتبة	الجامعة /المهنة
١	الأستاذ الدكتور عبد العزيز خزاعلة	رئيس قسم علم الاجتماع	جامعة اليرموك
٢	الأستاذ الدكتور عبد الخالق ختاتنة	أ. د في قسم علم الاجتماع	جامعة اليرموك
٣	الدكتور خالد العودات	أستاذ مشارك في قسم الأحصاء	جامعة اليرموك
٤	الاستاذ الدكتور عمر صالح بني ياسين	أستاذ مساعد في قسم القياس والتقويم	جامعة البلقاء التطبيقية/ كلية عجلون الجامعية
٥	الدكتور علاء رواشدة	د. في قسم علم الاجتماع	جامعة البلقاء التطبيقية/ كلية عجلون الجامعية
٦	الدكتورة أسماء العزب	د. في قسم علم الاجتماع	جامعة البلقاء التطبيقية/ كلية عجلون الجامعية
٧	الدكتور أيمن فريحات	د. في القياس والتقويم	جامعة البلقاء التطبيقية/ كلية عجلون الجامعية
٨	المقدم باسم قطيشات	مقدم	مديرية الأمن العام
٩	ملازم/١ عزام نايف هويدي	ملازم/١	مديرية الأمن العام

ملحق (٢)
قوانين السير

أولاً بخصوص تسجيل المركبات وترخيصها فالمادة (٥٤) تنص على أنه (قانون السير، القانون المؤقت رقم ٤٧ سنة ٢٠٠١، ص٣٨٩٠، عدد الجريدة الرسمية رقم ٤٥٠٦ تاريخ ٢٠٠١/٩/١٦ وفقاً لآخر التعديلات):

لا يجوز قيادة أي مركبة أو السماح للغير بقيادتها ما لم تكن مسجلة ومرخصة وفقاً لأحكام هذا القانون ويستثنى من ذلك ما يلي:

أ. المركبات الخاصة بجلالة الملك.

ب. المركبات العائدة للقوات المسلحة والمخابرات العامة والأمن العام والدفاع المدني والتي تحمل أرقاماً خاصة بأي منها.

ج. المركبات المسجلة والمرخصة في الدول العربية أو الأجنبية التي تحمل لوحات خاصة بتلك الدول ومصرح لها بدخول المملكة.

د. المركبات العائدة للوكلاء التجاريين للمركبات أو المصانع المركبات أو المزاولين لمهنة تجارتها المرخصين لذلك ولغايات ممارسة هذه المهنة وفقاً للتعليمات التي يصدرها الوزير لهذه الغاية.

المادة (٥):

أ. تسجل المركبات في إدارة الترخيص بأسماء مالكيها بعد أن يقدم طالب التسجيل الوثائق والمستندات المقررة، كما وتسجل المركبات العائدة للوزارات والدوائر والمؤسسات الرسمية العامة والبلديات والمجالس القروية ومجالس الخدمات المشتركة وفقاً لأحكام الأنظمة والتعليمات الصادرة بموجب هذا القانون.

ب. لا تسجل أي مركبة إذا لم يحمل محركها وقاعدتها (الشاسي) الرقم المميز لكل منهما ويتم حفرهما من قبل السلطة الجمركية على المحرك والقاعدة إذا لم يكونا موجودين.

المادة (١٠):

أ. لا يجوز استعمال أي مركبة على الطريق إلا إذا كانت بحالة فنية جيدة ولهذه الغاية تخضع المركبات على اختلاف فئاتها لفحص فني عند تسجيلها لأول مرة أو بشكل دوري للتأكد من توافر المواصفات والشروط الفنية والقانونية فيها وذلك باستثناء المركبات المعفاة من التسجيل والترخيص.

ب. تحدد شروط الفحص الفني وطريقة إجرائه والأماكن التي يتم فيها الفحص وكذلك الوسائل الواجب توفرها في المركبة لتأمين راحة ركابها والسلامة العامة وحماية البيئة بموجب تعليمات يصدرها الوزير لهذه الغاية.

ثانياً: بخصوص تدريب السائقين وترخيصهم (قانون السير، القانون المؤقت رقم ٤٧ سنة ٢٠٠١، ص٣٨٩٠، عدد الجريدة الرسمية رقم ٤٥٠٦ تاريخ ٢٠٠١/٩/١٦ وفقاً لآخر التعديلات):

المادة (٢٣):

أ. يحظر على أي شخص قيادة أي مركبة ما لم يكن حائزاً على رخصة سوق مركبة سارية المفعول صادرة عن إدارة الترخيص تخوله حق قيادتها.

ب. لا يجوز لمالك المركبة أو حائزها أن يسمح بقيادتها لمن لا يحمل رخصة سوق خلافاً لأحكام هذا القانون.

ج. يستثنى من أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أفراد القوات المسلحة والأمن العام والدفاع المدني والمخابرات العامة عند قيادتهم المركبات العائدة لتلك الجهات شريطة أن يكون بحوزتهم تصاريح قيادة صادرة عن الجهات التابعة لها.

المادة (٢٩):

أ. يشترط في طالب رخصة السوق ما يلي:

١. أن يكون قد أتم الثمانية عشرة سنة على الأقل من عمره للحصول على رخصة سوق من الفئة الأولى أو الثانية والثالثة أو السابعة المنصوص عليها في المادة (٢٤) من هذا القانون وأن يكون قد أتم الإحدى والعشرين سنة على الأقل من عمره للحصول على رخصة سوق من الفئة الرابعة.

٢. أن يكون لائقاً صحياً وفقاً للتعليمات التي يصدرها الوزير بعد الاستئناس برأي وزير الصحة.

٣. أن يجتاز الفحص الفني المقرر.

المادة (٣٢):

يصدر الوزير التعليمات اللازمة والمتعلقة بتحديد الوثائق والأوراق الواجب تقديمها للحصول على رخصة سوق أو لتجديدها ولإجراءات المتعلقة بالفحص الفني لطالبي رخص سوق بما في ذلك المواد المقررة في الفحص والشروط الخاصة به والسيارات أو المركبات التي يتم إجراء الفحص عليها وفقاً لفئة الرخصة المطلوبة والمبالغ التي يترتب دفعها مقابل الفحص ونماذج رخص السوق ومواصفاتها والمعلومات والبيانات التي يجب أن تتضمن الرخصة.

المادة (٣٥):

أ. للوزير ترخيص مراكز تدريب لتعليم قيادة المركبات وتأهيل الراغبين في الحصول على رخص سوق لها من الناحيتين النظرية أو العملية أو كليهما وتنظم جميع الأمور المتعلقة بشروط تأسيس مراكز تدريب قيادة المركبات وكيفية قيامها بأعمالها وتحديد الأجور وسائر المبالغ التي يحق لها تقاضيها منح التصاريح للمدربين بموجب تعليمات يصدرها الوزير.

ثالثاً المخالفات والعقوبات (قانون السير، القانون المؤقت رقم ٤٧ سنة ٢٠٠١، ص٣٨٩٠، عدد الجريدة الرسمية رقم ٤٥٠٦ تاريخ ٢٠٠١/٩/١٦ وفقاً لآخر التعديلات):

المادة (٤٢):

أ. إذا تسبب سائق المركبة أثناء قيادتها بوفاة إنسان أو تسبب بإحداث عاهة دائمة تضبط رخصة السوق العائدة له ويعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد عن سنة.

ب. يوقف العمل بالرخصة مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على سنتين إذا ارتكب السائق أياً من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه المادة وكان تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات أو المؤثرات العقلية أو لاذا بالفرار ولم يبلغ أي مركز أمني أو دورية شرطة بعد ارتكاب الجرم.

المادة (٤٣):

يجوز أي فرد من أفراد الشرطة أن يلقي القبض دون مذكرة على سائق أي مركبة إذا ارتكب أياً من المخالفات التالية:

أ. التسبب في وفاة شخص أو إصابته بسبب قيادة المركبة.

ب. قيادة المركبة بطريقة متهورة أو بصورة تشكل خطراً على مستعملي الطريق.

ج. قيادة المركبة وهو تحت تأثير الكحول أو أي مخدر يفقده السيطرة على قيادتها.

د. محاولة الهرب من مكان حادث ارتكبه.

هـ. الامتناع عن تقديم ما يثبت هويته لغايات تحرير المخالفة التي ارتكبها على أن يفرج عنه حال إثبات هويته ما لم تكن المخالفة المرتكبة تستوجب توقيفه.

المادة (٤٧):

أ. يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن خمسة عشرة يوماً ولا تزيد عن ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تقل عن (٥٠) ديناراً ولا تزيد على (١٠٠) دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية:

١. تجاوز إشارة المرور الضوئية الحمراء أثناء سوق المركبة.

٢. قايدة مركبة دون الحصول على رخصة سوق قانونية أو أثناء حجز الرخصة أو وقف العمل بها.

٣. قيادة مركبة برخصة سوق غير أردنية أثناء وقف العمل برخصة السوق الأردنية أو حجزها.

٤. قيادة المركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر للسير بأكثر من أربعين كيلو متراً في الساعة.

٥. قيادة المركبة عكس الاتجاه المقرر للسير على الطرق والشوارع مفصولة الاتجاهات بجزر وسطية.

المادة (٤٨):

أ. تضبط رخصة السوق ويعاقب بغرامة لا تقل عن (٣٠) دينار ولا تزيد على (٦٠) كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية:

١. التجاوز الخاطئ في الحالات التي يمنع التجاوز فيها.

٢. عدم الالتزام بالمسرب أو تغيير المسرب بشكل مفاجئ.

٣. عدم التقيد بشاخصة (قف).

٤. مخالفة أولويات المرور للمركبات.

٥. قيادة المركبة بسرعة تزيد على الحد المقرر بأكثر من (٢٠) كيلو متر ولا تتجاوز (٤٠) كيلو متر في الساعة.

المادة (٤٩):

أ. يعاقب بغرامة لا تقل عن (١٥) دينار ولا تزيد على (٣٠) دينار كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية:

١. قيادة المركبة بسرعة تزيد عن الحد المقرر وبما لا يزيد على (٢٠) كيلو متر في الساعة.

٢. عدم التقيد بشواخص وعلامات الطريق الإلزامية أو إشارات مراقبي السير.

٣. تناول السائق المأكولات أو المشروبات أو التدخين أثناء قيادة المركبة.

٤. استعمال المسجل داخل المركبة بشكل يتنافى والأخلاق العامة أو يسبب الضوضاء.

٥. عدم الوصول إلى آخر الخط أو تغيير مساره أو تجاهله خلافاً لتصريح وسائط النقل.

٦. عدم مراعاة السائق للتعليمات التي تقتضي الوقوف عند مشاهدته الضوء المتقطع الصادر من سيارات نقل الطلبة.

٧. استخدام سائق المركبة الهاتف أثناء سير المركبة إذا كان هذا الهاتف أو جزء منه محمولاً باليد.

ب. يعاقب بغرامة لا تقل عن (١٠) دنانير ولا تزيد على (٢٠) دينار كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية:

١. إخراج الراكب جزء من جسمه أثناء السير في المركبة.

٢. القاء أي مواد أو فضلات من نوافذ المركبات.

٣. التدخين في سيارات الركوب العمومية.

المادة (٥٠):

يعاقب بغرامة مقدارها دينار واحد كل من ارتكب أياً من المخالفات التالية:

أ. عدم استخدام المشاة للمقاطع المخصصة للعبور.

ب. عدم تقيد المشاة بإشارات العبور الضوئية أو إشارات منظم المرور.

المادة (٥٩):

لا يجوز القيام بأعمال الحفريات في الطريق أو وضع أشياء ينجم عنها عرقلة حركة المرور إلا بتصريح خاص من أجهزة الأمن العام وبالتنسيق مع الجهة المختصة ولرجال الشرطة اتخاذ إجراءات وقائية لازمة لإزالة المخالفة وعلى نفقة المتسبب.

المادة (٦٠):

تتولى وزارة الأشغال العامة إعداد إشارات الطرق وتثبيتها على الطرق وصيانتها خارج حدود البلديات ومناطق تنظيم المجالس القروية وعلى الطرق النافذة التي تخترق حدود البلديات ومناطق المجالس القروية وتتولى البلديات والمجالس القروية إعداد الإشارات وتثبيتها وصيانتها داخل حدود مناطقها (قانون السير، القانون المؤقت رقم ٤٧ سنة ٢٠٠١، ص٣٨٩٠، عدد الجريدة الرسمية رقم ٤٥٠٦ تاريخ ٢٠٠١/٩/١٦ وفقاً لآخر التعديلات)).

ومن الملاحظ على هذه النصوص وما بها من بنود فإنها جاءت ككل متكامل تضمن سلامة المواطن سواء كان سائق أو مشاة، حيث جاءت لتبين جميع الجهات، مديرية الأمن العام ووزارة الأشغال العامة والبلديات تعمل معاً من أجل تحقيق الأمن والالتزام وأن هذه التعليمات شملت تنظيم كل الجوانب التي لها علاقة بالحركة المرورية من مركبات ورخص سوق

والسرعة المقررة والطرق وأن جميع القوانين ضمنت جميع الأفعال أو السلوكيات الناتجة عـن السائق الذي يحقق الأمن والاستقرار لهذا الوطن الغالي.

ملحق رقم (٣)

التطور التاريخي لوقوع حوادث السير في الأردن عبر السنوات (١٩٨٠-١٩٨٦)

البيان	العدد	قتلى	جرحى
١٩٨٠	١٢٤٣٣	٤٤٧	٧٢٥٨
١٩٨١	١٣٥٦٧	٤٥٧	٨٤٣٩
١٩٨٢	١٥١٦٧	٤٨٥	٨٩٥٦
١٩٨٣	١٤٣٧٢	٤٤٣	٨١٧٨
١٩٨٤	١٥٩١٧	٤٩٣	٨٩٤٣
١٩٨٥	١٦٠٠٧٨	٥٢٤	٩١٠٠
١٩٨٦	١٤٠٦٠	٣٥٥	٨٣٤١

المصدر: مديرية الأمن العام، إدارة السير.

التطور التاريخي لوقوع حوادث السير خلال السنوات (١٩٩٧-٢٠٠١).

السنة	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد الجرحى	وفاة بكل ١٠,٠٠ مركبة	وفاة بكل ١٠٠,٠٠٠ مركبة
١٩٩٩٧	٣٩٠٠٥	٥٧٧	١٦٢٥٩	٥,٩	١٢,٥
١٩٩٨	٤٣٣٤٣	٦١٢	١٧١٧٧	١٥,٧	١٢,٩
١٩٩٩	٥٠٣٣٠	٦٨٦	١٩٠١٥	١٦,٢	١٣,٨
٢٠٠٠	٥٢٧٩٦	٦٨٦	١٨٨٤٢	١٤,٥	١٣,٦
٢٠٠١	٥٢٦٢٦	٧٨٣	١٨٨٣٢	١٤,٥	١٥,١

المصدر: مديرية الأمن العام

أعداد المركبات المسجلة وأعداد السكان وأعداد الحوادث المرورية ونتائجها (١٩٨٧-٢٠٠٦)

عدد الوفيات Fatalities	عدد الجرحى Injuries	عدد الحوادث Accidents	عدد السكان بالألف Inhabitants 10(3)	عدد المركبات المسجلة Registered Vehicles	السنة Near
396	8956	15884	2896.8	251938	1987
364	9956	18038	3001.1	249527	1988
355	9474	18336	3011.0	251287	1989
379	10464	17838	3453.0	254617	1990
379	10126	18756	3888.0	259196	1991
388	10676	20970	4012.0	276301	1992
440	11754	24799	4152.0	291347	1993
443	12516	26837	4200.0	3044893	1994
469	13184	28970	4290.1	321373	1995
552	15375	33784	4444.0	342337	1996
577	16259	39005	4600.0	362811	1997
612	17177	43343	4755.8	389196	1998
676	19015	50330	4900.0	418433	1999
686	18842	52796	5039.0	473339	2000
783	18832	52662	5182.0	509832	2001
758	17381	52913	5329.0	542812	2002
832	18368	62115	5480.0	571498	2003
818	16727	70266	5350.0	612330	2004
790	17579	83129	5473.0	679731	2005
899	18019	98055	5600.0	755477	2006

المصدر: مديرية الأمن العام

بعض المؤشرات للحوادث المرورية ونتائجها خلال (١٩٩٧-٢٠٠٦)

Year السنة										البيان Description
2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	
98055	83129	70266	62115	52913	52662	52796	50330	43343	39005	عدد الحوادث Accidents
899	790	818	832	758	783	686	676	612	577	عدد الوفيات Fatalities
18019	17579	16727	18368	17381	18832	18842	19015	17177	16259	عدد الجرحى Injuries
755477	679731	612330	571498	542812	509832	47339	418433	389196	362811	عدد المركبات المسجلة Registered Vehicles
5600.0	5473.0	5350.0	5480.0	5329.0	5182.0	5039.0	4900.0	4755.8	4600.0	عدد السكان بالألف Inhabitants
268.6	227.8	192.5	170	145	144.3	144.6	137.9	118.8	106.9	حادث/يوم Accident/day
2.5	2.2	2.2	2.3	2.1	2.1	1.9	1.9	1.7	1.6	وفاة/ يوم Fatality/day
49.4	48.2	45.8	20.3	47.2	51.6	51.6	52.1	47.1	44.6	جريح/ يوم Injury/day
1297.9	1223.0	1147.5	1086.9	974.8	1032.9	1115.4	1202.8	1113.7	1075.1	عدد الحوادث/١٠,٠٠٠مركبة Accident/10.000 vahicl
11.9	11.6	13.4	14.6	14	14.5	14.5	16.2	15.7	15.9	عدد لوفيات/١٠,٠٠٠مركبة Fatality/10.000vehicl es
238.5	258.6	273.2	321.4	320.2	369.4	398.1	454.5	441.3	448.1	عدد جرحى/10.000مركبة Injury/10.000 Vehicle
16.1	14.4	15.3	15.2	14.2	15.1	13.6	13.8	12.9	12.5	عدد الوفيات/10.000نسمة Fatality/100.000 Population
321.8	321.2	312.6	335.2	326.2	363.4	373.9	388.1	361.2	353.5	عدد الجرحى/100.000 نسمة Injury/100.000 population
0.19	0.22	0.25	0.31	0.34	0.37	0.37	0.39	0.41	0.43	معدل الخطورة* Severity Rate*
258	220	202	190	170	160	150	142	128	117	التكلفة المادية (مليون بنار) Financial Casts (Million JD)

* NO. Of injuries and fatalities divided by NO. Of accidents

* عدد الجرحى والوفيات مقسوماً على عدد الحوادث

المصابين ونوع الحادث

إصابة بليغة Sever Injury	إصابة بسيطة Slight Injury	وفاة Fatality	نوع الحادث Accident Type
1398	9241	388	Collision صدم
951	3886	319	Pedestrian مشاة
592	1951	192	Turnover تدهور
2941	15078	899	Total المجموع

المصدر: مديرية الأمن العام

المصابين ومديرية الشرطة

عدد الإصابات البليغة Sever Injuries	عدد الإصابات البسيطة Slight Injuries	عدد الوفيات Fatalities	عدد الحوادث Accidents	مديرية الشرطة Police Directorate
950	5900	231	65449	Amman العاصمة
135	2255	114	7659	Irbed اربد
251	1056	70	5055	Zarqa الزرقاء
513	898	76	4642	Balka البلقاء
110	788	54	1401	Karak الكرك
95	455	47	1130	Mafraq المفرق
118	288	41	757	Ma'an معان
50	366	37	2130	Aqaba العقبة
74	286	20	1432	Madaba مأدبا
30	205	9	490	Tafielah الطفيلة
96	598	29	1406	Jerach جرش
73	318	22	1057	Ajloun عجلون
264	811	113	2772	Arusaifa الرصيفة
115	252	18	1913	badia البادية
67	602	18	762	Arramtha الرمثا
2941	15078	899	98055	total المجموع

المصدر: مديرية الأمن العام

بعض المؤشرات للحوادث ونتائجها خلال (١٩٩٧-٢٠٠٦) (المعهد المروري الاردني، ٢٠٠٦)

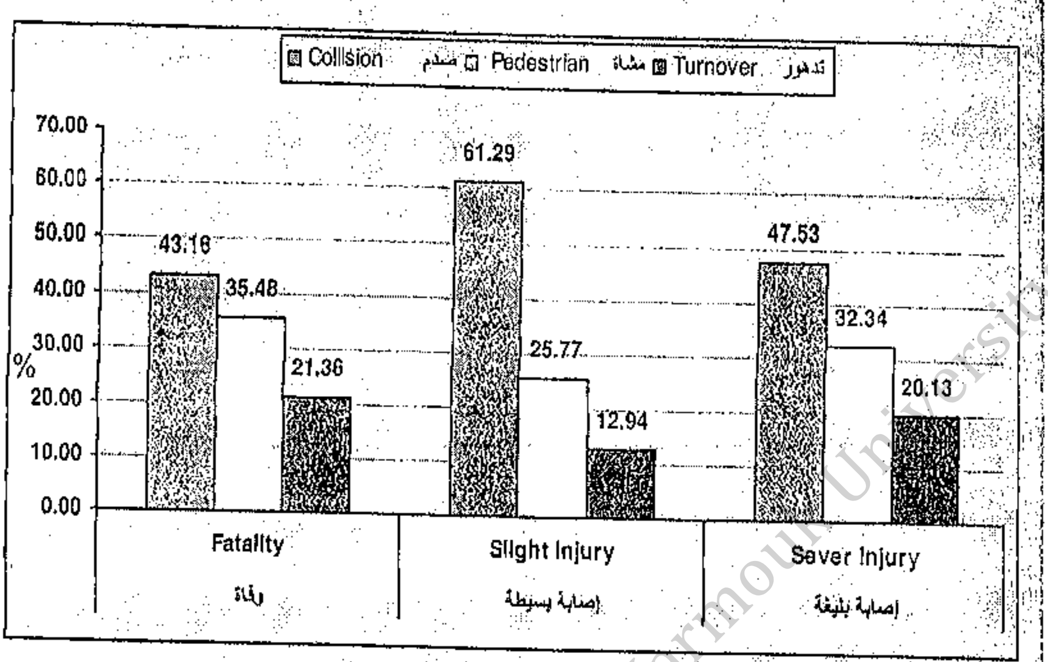
البيان	السنة									
	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦
عدد الحوادث	٣٩٠٠٥	٤٣٣٤٣	٥٠٣٣٠	٥٢٧٩٦	٥٢٦٦٢	٥٢٩١٣	٦٢١١٥	٧٠٢٦٦	٨٣١٢٩	٩٨٠٥٥
عدد الوفيات	٥٧٧	٦١٢	٦٧٦	٦٨٦	٧٨٣	٧٥٨	٨٣٢	٨١٨	٧٩٠	٨٩٩
عدد الجرحى	١٦٢٥٩	١٧١٧٧	١٩٠١٥	١٨٨٤٢	١٨٨٣٢	١٧٣٨١	١٨٣٦٨	١٦٧٢٧	١٧٥٧٩	١٨٠١٩
عدد المركبات المسجلة	٣٦٢٨١١	٣٨٩١٩٦	٤١٨٤٣٣	٤٧٣٣٣٩	٥٠٩٨٣٢	٥٤٢٨١٢	٥٧١٤٩٨	٦١٢٣٣٠	٦٧٩٧٣١	٧٥٥٤٧٧
عدد السكان بالألف	٤٦٠٠,٠	٤٧٥٥,٨	٤٩٠٠,٠	٥٠٣٩,٠	٥١٨٢,٠	٥٣٢٩,٠	٥٤٨٠,٠	٥٣٥٠,٠	٥٤٧٣,٠	٥٦٠٠,٠
حادث/ يوم	١٠٦,٩	١١٨,٨	١٣٧,٩	١٤٤,٦	١٤٤,٣	١٤٥	١٧٠	١٩٢,٥	٢٢٧,٨	٢٦٨,٦
وفاة/ يوم	١,٦	١,٧	١,٩	١,٩	٢,١	٢,١	٢,٣	٢,٢	٢,٢	٢,٥
جريح/ يوم	٤٤,٦	٤٧,١	٥٢,١	٥١,٦	٥١,٦	٤٧,٢	٥٠,٣	٤٥,٨	٤٨,٢	٤٩,٤
عدد الحوادث/ ١٠,٠٠٠مركبة	١٠٧٥,١	١١١٣,٧	١٢٠٢,٨	١١١٥,٤	١٠٣٢,٩	٩٧٤,٨	١٠٨٦,٩	١١٤٧,٥	١٢٢٣,٠	١٢٩٧,٩
عدد الوفيات/ ١٠,٠٠٠مركبة	١٥,٩	١٥,٧	١٦,٢	١٤,٥	١٥,٤	١٤	١٤,٦	١٣,٤	١١,٦	١١,٩
عدد الجرحى/ ١٠٠,٠٠٠مركبة	٤٤٨,١	٤٤١,٣	٤٥٤,٥	٣٩٨,١	٣٦٩,٤	٣٢٠,٢	٣٢١,٤	٢٧٣,٢	٢٥٨,٦	٢٣٨,٥
عدد الوفيات/ ١٠٠,٠٠٠نسمة	١٢,٥	١٢,٩	١٣,٨	١٣,٦	١٥,١	١٤,٢	١٥,٢	١٥,٣	١٤,٤	١٦,١
عدد الجرحى/ ١٠٠,٠٠٠نسمة	٣٥٣,٥	٣٦١,٢	٣٨٨,١	٣٧٣,٩	٣٦٣,٤	٣٢٦,٢	٣٣٥,٢	٣١٢,٦	٣٢١,٢	٣٢١,٨
معدل الخطورة*	٠,٤٣	٠,٤١	٠,٣٩	٠,٣٧	٠,٣٧	٠,٣٤	٠,٣١	٠,٢٥	٠,٢٢	٠,١٩
التكلفة المادية (مليون دينار)	١١٧	١٢٨	١٤٢	١٥٠	١٦٠	١٧٠	١٩٠	٢٠٢	٢٢٠	٢٥٨

المصدر: مديرية الأمن العام

حوادث السير الناتجة عن خطأ تجاوز السرعة المقررة خلال الأعوام ٢٠٠١-٢٠٠٥م

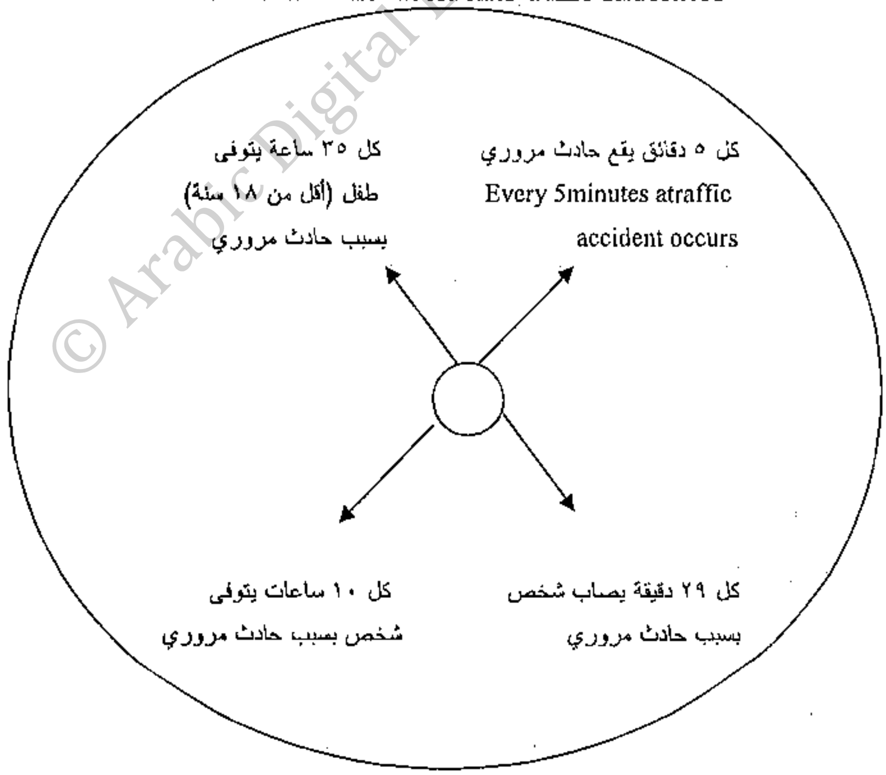
السنة	عدد الأخطاء	عدد الجرحى	عدد الوفيات
٢٠٠١	٢٢٦١	٢٠٦٤	١٢٣
٢٠٠٢	١٩٦٧	١٦٠١	٨٥
٢٠٠٣	١٩٧٠	٥٦٦	٢٨
٢٠٠٤	١٧٧١	١٠٠٨	٤٠
٢٠٠٥	١٥٦١	٥٨٣	٣٨

المصدر: مديرية الأمن العام

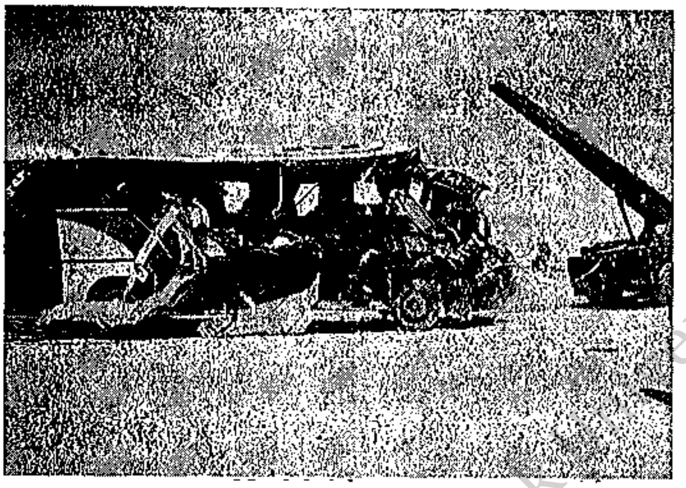


المصدر: مديرية الأمن العام

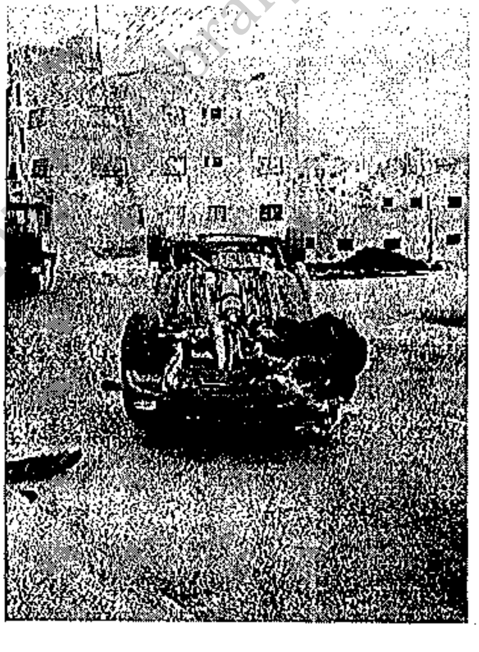
المؤشر الزمني للحوادث المرورية
Road Traffic Accidents Time Indicator



المصدر: مديرية الأمن العام – المعهد المروري الأردني ٢٠٠٦



المصدر: مديرية الأمن العام



المصدر: مديرية الأمن العام



المصدر: مديرية الأمن العام

ملحق رقم (٤)

الاستبانة قبل التحكيم

بسم الله الرحمن الرحيم

أخي السائق

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته...

تقوم الطالبة رحاب بني سعيد بدراسة حول حوادث السير في المجتمع الأردني دراسة سوسيولوجية بإشراف الأستاذ الدكتور فهمي الغزوي ويرجى الإجابة عن الأسئلة التالية بدقة، علماً بأن المعلومات سيتم استخدامها لأغراض البحث العلمي فقط.

المعلومات الديمغرافية:

١. العمر: ☐ ١٨- ٢٥سنة ☐ ٢٦-٣٥ سنة
☐ ٣٦- ٤٥ سنة ☐ أكثر من ٤٦ سنة

٢. الحالة الاجتماعية: ☐ متزوج ☐ أرمل
☐ مطلق ☐ أعزب

٣. المستوى التعليمي: ☐ أمي ☐ ابتدائي
☐ إعدادي ☐ ثانوي ☐ جامعي

٤. دخل الأسرة: ☐ أقل من ١٠٠ ☐ ١٠١-٢٠٠
☐ ٢٠١-٣٠٠ ☐ ٣٠٠ فما فوق

٥. نوع الرخصة: ☐ عمومي ☐ محورين
☐ عموم السيارات

٦. الجنسية: ☐ أردني ☐ غير أردني

الرقم	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة
المجال الأول: الأسباب الاجتماعية لوقوع حوادث السير						
١	باعتقادي أن تغليبك المصلحة الخاصة على المصلحة العامة سبب لوقوع حوادث السير.					
٢	باعتقادي أن استسلامك للواقع وتبريره بألفاظ (هذه قسمتي ونصيبي/ قدري) سبب لوقوع حوادث السير.					
٣	باعتقادي أن أنانيتك اتجاه الآخرين سبب لوقوع حوادث السير.					
٤	باعتقادي أن ضعف الانتماء للمجتمع وانتماءك للأسرة سبب لوقوع حوادث السير.					
٥	باعتقادي أن خوفك من العقاب سبب لوقوع حوادث السير.					
٦	باعتقادي أن إيمانك الحسّي العميق (هذا قضائي وقدري) سبب لوقوع حوادث السير.					
٧	باعتقادي أن تقليدك الأعمى سبب لوقوع حوادث السير.					
٨	باعتقادي أن مكانة أسرتك المرموقة سبب لوقوع حوادث السير.					
٩	باعتقادي أن وجاهة أسرتك سبب لوقوع حوادث السير.					
١٠	باعتقادي أن ضعف وازعك الديني سبب لوقوع حوادث السير.					
١١	باعتقادي أن عدم امتلاكك الإرادة الحرة والقدرة على التغيير سبب لوقوع حوادث السير.					
١٢	باعتقادي أن عدم تحمّلك للمسؤولية اتجاه الآخرين سبب لوقوع حوادث السير.					
١٣	باعتقادي أن اللامبالاة وعدم الاكتراث بنتائج تصرفاتك سبب لوقوع حوادث السير.					
١٤	باعتقادي أن استهتارك بما يُفرض عليك من قوانين وأنظمة سبب لوقوع حوادث السير.					
١٥	باعتقادي أن رجولتك أمام الآخرين وإبراز شهامتك سبب لوقوع حوادث السير.					
١٦	باعتقادي أن انفتاحك على البلاد المتقدمة لتحقيق الرفاهية سبب لوقوع حوادث السير.					
١٧	باعتقادي أن غياب امتثالك للسلطة بغيابها سبب لوقوع حوادث السير.					
١٨	باعتقادي أن تنافسك مع الآخرين على أولويات المرور سبب لوقوع حوادث السير.					

الرقم	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة
المجال الثاني: التشريعات والقوانين						
١	عدم الحزم في تطبيق القانون سبب لحوادث السير.					
٢	عدم الالتزام باللوائح المرورية من السائقين سبب في حوادث السير.					
٣	الواسطة في منح رخصة القيادة سبب لوقوع حوادث السير.					
٤	غياب رجال الأمن على الطريق سبب لوقوع حوادث السير.					
٥	عدم كفاية التدريب يؤدي إلى وقوع حوادث السير.					
٦	عدم تطبيق الأنظمة المعمول بها في الدول المتقدمة مثل إعطاء النقاط وسحب الرخصة تؤدي إلى وقوع حوادث السير.					
٧	عدم سماح التشريعات بمصادرة الرخصة أثناء وقوع الحوادث سبب في وقوع حوادث السير.					
٨	التزاوج بين القضاء العشائري والقوانين الوضعية سبب لوقوع حوادث السير.					
٩	الاعتماد على العلاقات الشخصية والواسطة بدلاً من القوانين والأنظمة سبب لوقوع حوادث السير.					
١٠	خروج المتسببين في حوادث السير من السجن بالسرعة الممكنة سبب لوقوع حوادث السير.					

١. ما هي الآثار الاجتماعية المترتبة على حوادث السير؟

....

....

....

٢. ما هي الاستراتيجيات المقترحة للتخفيف من حوادث السير؟

....

....

....

ملحق رقم (٥)

الاستبانة بعد التحكيم

بسم الله الرحمن الرحيم

أخي السائق

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

هذه استبانة بعنوان (حوادث السير في المجتمع الأردني، دراسة سوسيولوجية)، يرجى الإجابة عن الأسئلة التالية بدقة علما بأن المعلومات سيتم استخدامها لأغراض البحث العلمي.

المعلومات الديمغرافية:

١- **الجنس:** ☐ذكر ☐ أنثى

٢- **العمر:** ☐ ١٨-٢٥ ☐ ٢٦-٣٥ سنة ☐ ٣٦-٤٥ سنة ☐ أكثر من ٤٦ سنة

٣- **مكان الإقامة:** ☐ مدينة ☐ قرية ☐ بادية ☐ مخيم

٤- **الحالة الاجتماعية:** ☐ متزوج ☐ أعزب ☐ أرمل ☐ مطلق

٥- **المستوى التعليمي:** ☐ أمي ☐ أساسي ☐ ثانوي ☐ بكالوريوس ☐ دراسات عليا

٦- **المهنة:** ☐ موظف ☐ سائق ☐ طالب ☐ عامل مياومة ☐ غير ذلك

٧- **دخل الأسرة:** (   )دينار أردني

٨- **أ) مدة امتلاك السائق لرخصة القيادة:** ( ).

ب) مدة ممارسة السائق لرخصة القيادة: ( ).

٩- **أ) عدد الحوادث التي تعرضت لها:** (   ).

ب) نوع الحادث الذي تعرضت له: (   ).

١٠- **عدد المخالفات المرورية:** ( ).

١١- **ملكية السيارة التي يقودها السائق:** ☐ حكومية ☐ خاصة ☐ أجرة ☐ غير ذلك

١٢- **السبب المباشر لوقوع الحادث** ☐ سرعة زائدة ☐عدم مراعاة أولويات المرور ☐عدم الانتباه لشواخص المرور ☐ الطرف الآخر

١٣- **تقديرك لنتائج الحادث الذي تعرضت له:** ☐ قوية ☐ متوسطة ☐ بسيطة

١٤- **نتائج الحادث الذي تعرضت له:** ☐ وفيات عددهم: (   ).

☐ جرحى عددهم: (   ).

☐ تشوهات عددهم: (   ).

١٥- **ساعات التدريب التي حصلت عليها:** (   ) ساعة تدريبية.

الباحثة: رحاب أحمد بني سعيد

إشراف: أ.د. فهمي الغزوي

الرقم	الفقرة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المجال الأول: العلاقة بين ثقافة القيادة لدى السائقين وتعرضهم لحوادث السير						
١	لديك معرفة بأولويات المرور.					
٢	إن عدم مراعاة أولويات المرور من قبل السائق يزيد من احتمالية تعرض السائق لارتكاب حادث مروري.					
٣	تزداد احتمالية وقوع الحادث عندما لا يتابع السائق الشواخص المرورية.					
٤	إن معرفة السائقين بمعاني الشواخص المرورية ليس ضروريا.					
٥	عدم معرفة السائقين بدلالات ومعاني الشواخص المرورية يزيد من احتمالية تعرضهم لحادث مروري.					
٦	إن الكثير من السائقين لا يراعون وباستمرار الشواخص المرورية.					
٧	مراعاة الحذر من قبل السائق أمر غير ضروري.					
٨	غالباً تكون السرعة الزائدة هي المسؤولة عن وقوع حوادث السير.					
٩	غالباً يحرص السائق على الالتزام ومراقبة شواخص السرعة أثناء القيادة.					
١٠	إن غياب الرقابة المرورية أمر مشجع على ارتكاب حادث مروري.					
١١	عدم وجود متابعة من قبل الجهات المختصة بتعريف السائقين باللوائح والقوانين المرورية يزيد من احتمالية ارتكاب السائق لحادث مروري.					
١٢	عدم متابعة النشرات الإعلامية من قبل السائق باستمرار يزيد من ارتكاب حادث مروري.					
١٣	عدم الاهتمام بما تبثه وسائل الإعلام من نشرات وأخبار حول حوادث السير يزيد من ارتكاب السائق لحادث مروري.					
١٤	إن قصر ساعات التدريب في الدورات التدريبية التي يتلقاها السائق يزيد من احتمالية ارتكابهم لحادث مروري.					
١٥	إن عدم الاهتمام بمحتوى الدورات التدريبية من قبل السائقين يزيد من احتمالية ارتكابهم لحادث مروري.					
١٦	عدم خضوع السائقين لدورات تدريبية بشكل مستمر يزيد من احتمالية ارتكابهم لحادث مروري.					

الرقم	الفقرة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المجال الثاني: العلاقة بين تفسير السائقين للعناصر المرورية وتعرضهم للحوادث المرورية						
١	استطيع تجنب الحوادث حتى لو كنت أسير بسرعة عالية.					
٢	إن سرعتي الزائدة ليس لها علاقة بارتكاب الحوادث طالما أنني أقود سيارتي بمهارة.					
٣	مهارتي وخبرتي القيادية تجعلني قادر على تفادي ارتكاب حادث مروري.					
٤	إن سرعتي الزائدة تجعلني معرّض لارتكاب حادث مروري بصورة أكبر.					
٥	إن السرعة الزائدة تؤدي لنتائج أكثر خطورة.					
٦	كلما كانت سرعتي أكبر أثناء القيادة كلما فقدت السيطرة على المركبة.					
٧	تغيير مساري يضر بالسائقين الآخرين					
٨	سهولة تطبيق القوانين بالنسبة لي كسائق يجعلني غير مبالٍ بوجودها.					
٩	عدم وجود رقيب سير يزيد من احتمالية ارتكاب السائق لحادث مروري.					
١٠	إن عدم وضوح بعض القوانين والتشريعات المنصوص عليها يزيد من احتمالية ارتكاب السائق لحادث مروري.					
١١	استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يقلل من سيطرة السائق على المركبة ويزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري.					
١٢	استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يقلل من درجة تركيز السائق ويزيد من احتمالية ارتكابه لحادث مروري.					
١٣	أجهل الكثير من أولويات المرور واللافتات المرورية ومعانيها.					
١٤	لا أعتقد أن عدم الالتزام باللوائح المرورية يزيد من احتمالية ارتكابي لحادث مروري.					

الرقم	الفقرة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المجال الثالث: العلاقة بين خصائص الشخصية وسماتها لدى السائقين وتعرضهم للحوادث.						
١	إن معظم السائقين الذين يرتكبون الحوادث لا يتحلون بالصبر.					
٢	الانانية لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
٣	اهمال بعض السائقين لمركباتهم وصيانتها دورياً سبب من مسببات الحادث المروري.					
٤	اللامبالاة بالأنظمة والتعليمات لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
٥	إن كثيراً من السائقين يتجاهلون ما قد يحدث لهم أو للآخرين من أضرار نتيجة السرعة فيميلون إلى التسابق وتجاوز المركبات الأخرى أثناء القيادة.					
٦	الشعور بالقلق لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
٧	الثقة الزائدة لدى بعض السائقين يعتبر سبب من مسببات الحادث المروري					
٨	إن معظم السائقين الذين يرتكبون الحوادث يحاولون إثبات وجودهم بقيادتهم لمركباتهم.					
٩	الاستسلام للواقع المعاش لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
١٠	التشاؤمية التي يعاني منها بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
١١	الانفعالية التي يعاني منها بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
١٢	التفاخر بالمهارات القيادية وحب الظهور لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
١٣	إن كثيراً من السائقين الذين يرتكبون الحوادث يتصفون بالعناد فيميلون إلى التدافع وتجاوز المركبات الأخرى.					
١٤	الاندفاعية التي يعاني منها بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
١٥	الارهاق الشديد الناتج عن زيادة عدد ساعات العمل اليومية لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري					
١٦	تفضيل المصلحة الخاصة على المصلحة العامة لدى بعض السائقين سبب من مسببات الحادث المروري.					

ABSTRACT

Bani Saeed, Rihab Ahmed. Traffic accidents in the Jordanian society, a sociological study. Masters Thesis at Yarmouk University, 2008. (Supervized by: Prof. Fahmi Al-Ghazwi).

This study aimed to address traffic accidents in the Jordanian society from a sociologist perspective on the grounds that leadership represents a behavior that is influenced by the cognitive aspects of humans; such aspects of knowledge (cognitive, emotional and evaluating) are related to the driver's committing the accident or earning credit based on the theory of Parsons regarding the social act, in which social act is considered a behaviour that involves an orientation of values and whose pattern is determined by cultural norms or social sets. Therefore, community ,in essence, will be a moral system which means that it is based on standards of moral sanction for answering several questions.

First question: Is there a relationship between the drivers' cognitive value and their perpetration of traffic accidents?
second question: Is there a relationship between the drivers' directives of assessing value and their perpetration of traffic accidents?
Third question: Is there a relationship between the drivers' directives of emotional value and their perpetration of traffic accidents?
Fourth question: Is there a relationship between social variables and the drivers' (cognitive, emotional and evaluative) directives of value and their perpetration of traffic accidents?!

To answer these questions, we have used a questionnaire composed of (61) paragraphs that were distributed on the aspects of the study. The community of the study has consisted of the Jordanian society with its three territories: the Northern, the Central and the Southern, including a group of

drivers who have committed traffic accidents in the first half of 2008. However, the sample of the study has consisted of (300) drivers of those who have committed a traffic accident ,(263) males and (37) females.

The results of the study showed that the most important reasons that cause drivers to commit such traffic accidents include no commitment with the proper speed , not possessing the required experience and leadership skills , ignorance of traffic priorities, considering roads as a means of recreation and recovery and finally exercising leadership in all circumstances and attitudes. The final point is attributable to the fact that driving reflects the personal conduct of the commander of the vehicle; the driver can lead a vehicle either he is concerned, sick or short-tempered.

With regard to the procedures and the methods of reducing traffic accidents in the Jordanian society, we must comply with the laws and the regulations , try to learn the meanings of traffic signs, be committed to the proper and required speed and cooperate as a single unit to reduce this human tragedy.